

SKRIPSI

**PERAN *DRIVING STYLE* TERHADAP *RISKY DRIVING BEHAVIOUR*
PADA PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DI KOTA MALANG**



Disusun oleh:

Shinta Dewayani Nugroho

145120300111053

JURUSAN PSIKOLOGI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

2018



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kerangka Pemikiran.....	17
Gambar 2. Tahapan Penelitian	21
Gambar 3. <i>Scatterplot</i> variabel X dan Y	35



DAFTAR ISI

BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
E. Penelitian Terdahulu	7
BAB II	10
KAJIAN TEORI	10
A. <i>Driving Style</i>	10
B. <i>Risky Driving Behavior</i>	12
C. Pengemudi Sepeda Motor	15
D. Dinamika Hubungan <i>Driving Style</i> terhadap <i>Risky Driving Behavior</i> 16Error! Bookmark not defined.	
E. Kerangka Pemikiran	18
BAB III	18
METODE PENELITIAN	18
A. Desain Penelitian	18
B. Identifikasi Variabel Penelitian	18
C. Fokus Penelitian	19
D. Definisi Operasional	19
E. Populasi, Sample dan Teknik Sampling	19
F. Tahapan Penelitian	21
G. Instrumen Penelitian	23
H. Pengujian Alat Ukur	25
I. Teknik Analisis Data	27
BAB IV	29

HASIL DAN PEMBAHASAN	29
A. Hasil Penelitian.....	29
B. Pembahasan.....	38
C. Keterbatasan Penelitian.....	41
BAB V	42
KESIMPULAN DAN SARAN	42
A. Kesimpulan.....	42
B. Saran.....	43



ABSTRAK**Peran *Driving Style* Terhadap *Risky Driving Behaviour* pada Pengemudi Sepeda Motor di Kota Malang**

Shinta Dewayani Nugroho

Jurusan Psikologi FISIP, Universitas Brawijaya

s.dewayani.n@gmail.com

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang. *Driving style* sebagai variabel *independent* dan *risky driving behaviour* sebagai variabel *dependen*. Penelitian ini menggunakan desain kuantitatif dengan desain korelasional dengan jumlah minimal sampel penelitian adalah 89 responden yang merupakan pengemudi sepeda motor di Kota Malang. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala *Multidimensional Driving Style Inventory* (MDSI) yang diadaptasi dan dimodifikasi oleh peneliti berdasarkan dari teori Taubman-Ben-Ari (2004) dan skala *risky driving behavior* yang diadaptasi dan dimodifikasi oleh peneliti berdasarkan dengan teori dan dimensi dari Iversen (2004). Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Hasil dari penelitian ini menunjukkan hasil signifikansi sebesar (p) 0,000 ($p < 0,05$), yang berarti terdapat peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang.

Kata Kunci : *Driving Style*, *Risky Driving Behaviour*, Pengemudi Sepeda Motor

ABSTRACT**Role of Driving Style Toward Risky Driving Behaviour on Motorcycle Driver in Malang City**

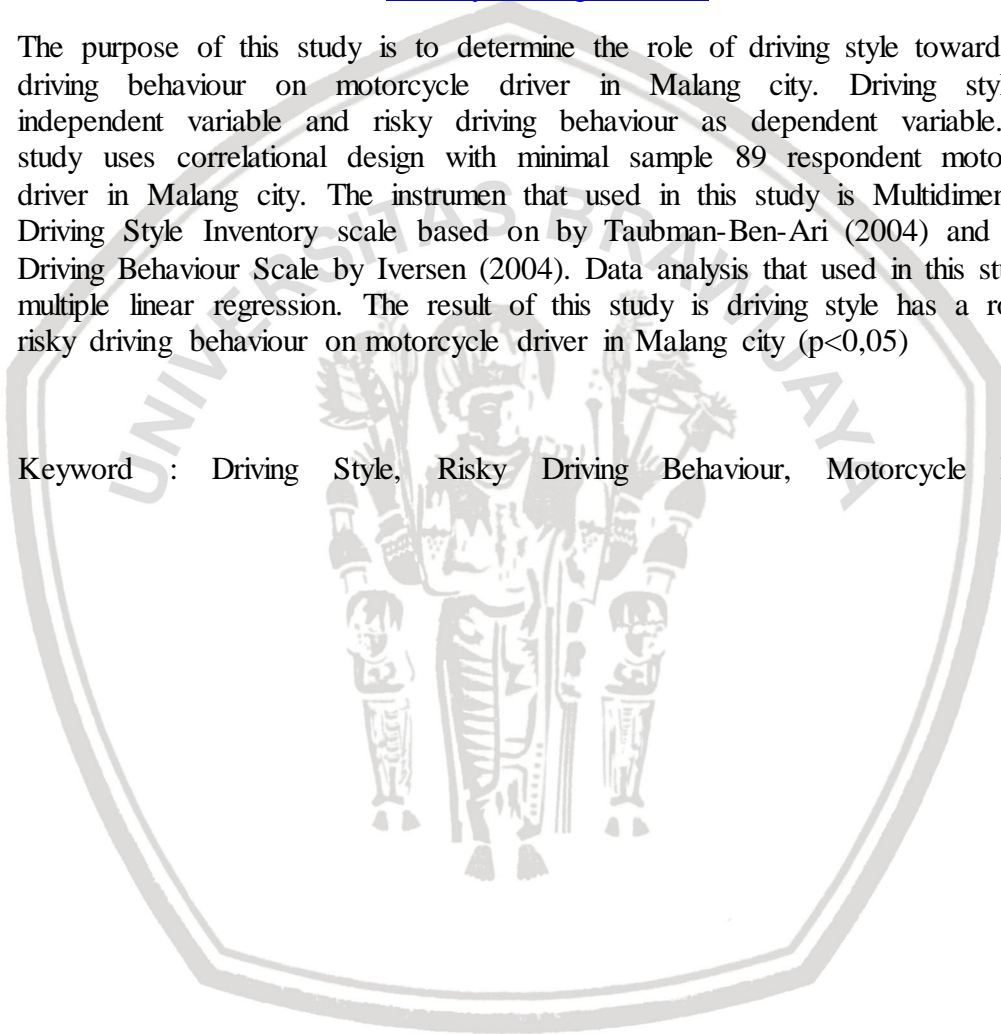
Shinta Dewayani Nugroho

Psychology, Brawijaya University

s.dewayani.n@gmail.com

The purpose of this study is to determine the role of driving style toward risky driving behaviour on motorcycle driver in Malang city. Driving style as independent variable and risky driving behaviour as dependent variable. This study uses correlational design with minimal sample 89 respondent motorcycle driver in Malang city. The instrumen that used in this study is Multidimensional Driving Style Inventory scale based on by Taubman-Ben-Ari (2004) and Risky Driving Behaviour Scale by Iversen (2004). Data analysis that used in this study is multiple linear regression. The result of this study is driving style has a role to risky driving behaviour on motorcycle driver in Malang city ($p < 0,05$)

Keyword : Driving Style, Risky Driving Behaviour, Motorcycle Driver



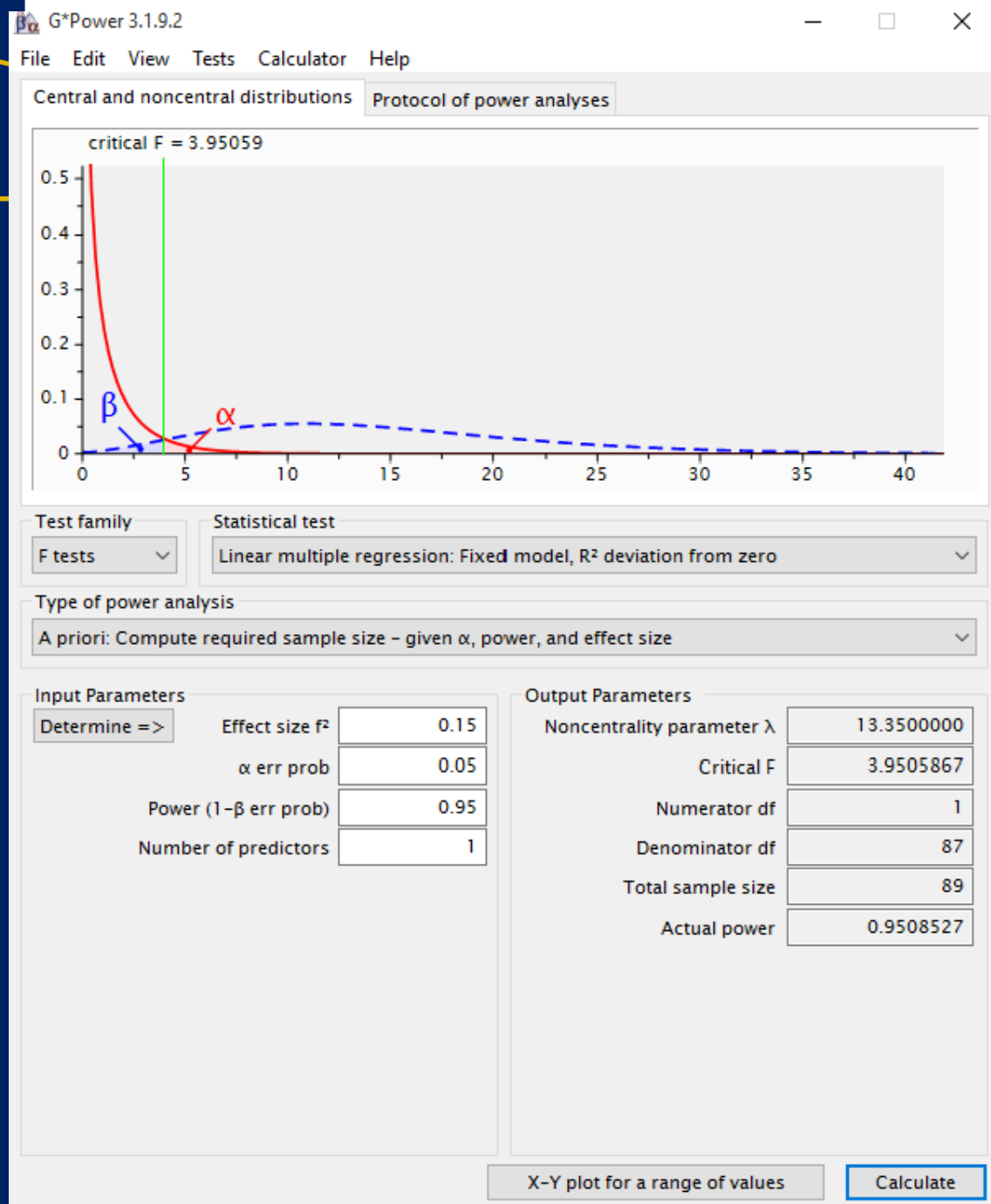


DAFTAR TABEL

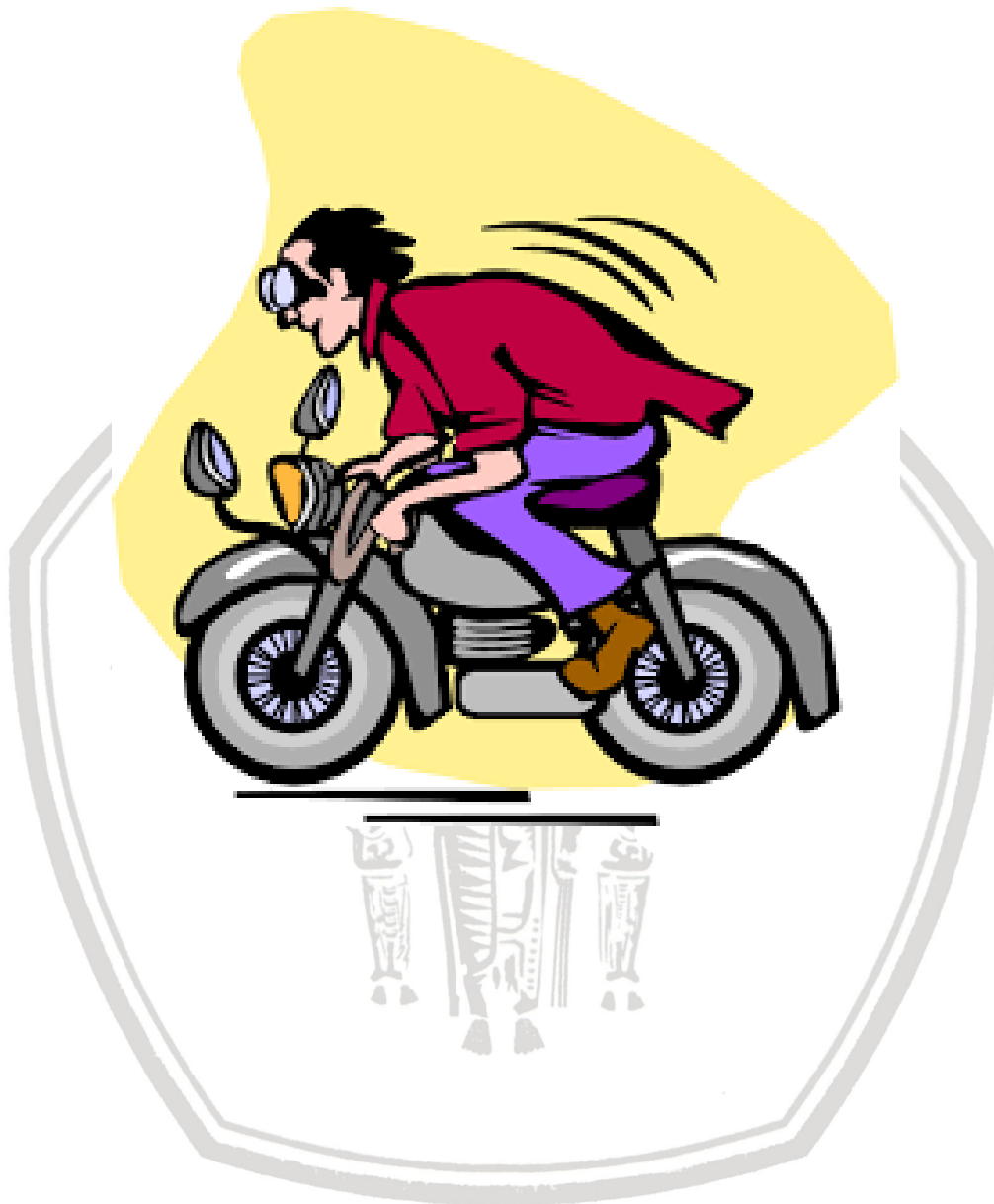
Tabel 1. Kategori Skala MDSI dan RDB	23
Tabel 2. Tabel Blueprint Multidimensional Driving Style Inventory	23
Tabel 3. Tabel Blueprint Risky Driving Behaviour	24
Tabel 4. Kategori <i>Cronbach Alpha</i>	27
Tabel 5. Data Demografis Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	30
Tabel 6. Rumus Data Hipotetik	31
Tabel 7. Perbandingan Skor Hipotetik dan Skor Empirik	31
Tabel 8. Acuan Kategorisasi Variabel	32
Tabel 9. Kategorisasi Data	32
Tabel 10. Hasil Uji Normalitas	34
Tabel 11. Hasil Uji Linearitas	34
Tabel 12. Hasil Uji Hipotesis Simultan <i>Multiple Linear Regression</i>	36
Tabel 13. Hasil Uji Hipotesis Parsial <i>Multiple Linear Regression</i>	36



G*Power Menentukan Jumlah Sample



SKALA PSIKOLOGI



Jurusan Psikologi

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Brawijaya

2018

Responden yang terhormat :

Perkenalkan kami Bian, Ersi, Shinta dan Atika mahasiswa Psikologi Universitas Brawijaya Malang angkatan 2014. Kami selaku tim peneliti, sedang melakukan penelitian yang akan digunakan untuk keperluan menyelesaikan skripsi kami. Kami memerlukan kesediaan Saudara/i mengisi skala ini untuk membantu kami dalam pengumpulan data. Skala ini terdiri dari beberapa pernyataan.

Kami mohon Saudara/i menjawab skala ini dengan sejujurnya sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Pada skala ini tidak terdapat jawaban benar atau salah, serta jawaban yang Saudara/i berikan tidak berpengaruh pada diri Anda, karena penelitian ini dilakukan untuk pengembangan ilmu pengetahuan. Dan saya menjamin kerahasiaan data anda.

Atas kesediaannya kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,

Tim Peneliti

IDENTITAS RESPONDEN

Nama (inisial) :

Usia :

Jenis Kelamin :

Pekerjaan :

Dengan ini, saya selaku responden telah membaca dan berseedia mengisi kuesioner dengan sejujur-jujurnya dan tanpa adanya paksaan dari pihak manapun.

Malang, 2018

Responden

A. PETUNJUK PENGISIAN KUISIONER

Saudara/i dapat memberikan jawaban dengan memberikan tanda silang (X) pada salah satu pilihan jawaban yang tersedia. Anda diperkenankan untuk menjawab satu jawaban dari setiap pernyataan yang tersedia.

Saudara/i diharapkan untuk menjawab setiap pernyataan yang paling sesuai dengan keadaan Anda saat ini.

Pilihan Jawaban :

- SS : Sangat Sesuai dengan Pernyataan
- S : Sesuai dengan Pernyataan
- TS : Tidak Sesuai dengan Pernyataan
- STS : Sangat Tidak Sesuai dengan Pernyataan
-

Contoh :

1. Saat ini saya sedang gelisah

SS

S

~~TS~~

STS

BAGIAN I

PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
Saya selalu merasa bahwa saya memiliki kontrol diri saat mengemudi.	SS	S	TS	STS
Saya sering melanggar lampu lalu lintas dengan sengaja.	SS	S	TS	STS
Saya menikmati sensasi mengemudi yang sesuai dengan batas kecepatan atas.	SS	S	TS	STS
Ketika saya berada dikemacetan lalu lintas, dan jalur disebelah saya mulai bergerak maju, saya segera berpindah ke jalur sebelah saya tersebut dengan cepat.	SS	S	TS	STS
Saya sering memikirkan hal lain selama mengemudi.	SS	S	TS	STS
Saya sering mengumpat pengemudi lain.	SS	S	TS	STS
Saya selalu mengemudi dengan hati-hati.	SS	S	TS	STS
Ketika sedang mengemudi, konsentrasi saya sering terpecah dan tidak melihat ada yang menyeberang jalan.	SS	S	TS	STS
Saya sering merapikan rambut atau <i>make up</i> sambil mengemudikan kendaraan.	SS	S	TS	STS
Saya suka mengambil risiko ketika mengemudi.	SS	S	TS	STS
Saya lebih suka mengemudi dengan aman, daripada harus meminta maaf karena menimbulkan kekacauan dijalan raya.	SS	S	TS	STS
Saya suka dengan sensasi menegangkan ketika mengemudi,seperti melakukan kebut-kebutan.	SS	S	TS	STS
Saya sering lupa bahwa saya menyalakan lampu jauh sampai akhirnya pengemudi lain mendedipkan lampunya ke arah saya.	SS	S	TS	STS

PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
Saya sering menyorotkan lampu ke arah pengemudi lain/ seseorang yang mengganggu kenyamanan saya ketika mengemudi.	SS	S	TS	STS
Saya sering berniat untuk menekan panel lampu kendaraan, akan tetapi justru salah menekan tombol klakson.	SS	S	TS	STS
Saat akan berjalan setelah berhenti di lampu merah, saya sering lupa mengoper gigi (untuk sepeda motor manual).	SS	S	TS	STS
Saya sering hampir menabrak sesuatu, karena saya salah menilai jarak di area parkir.	SS	S	TS	STS
Saya cenderung hati-hati ketika mengemudi.	SS	S	TS	STS
Saya sering merasa lebih senang apabila mengemudikan kendaraan dengan cara yang berbahaya atau tidak sesuai dengan aturan lalu lintas.	SS	S	TS	STS



BAGIAN II

PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
Saya suka pergi ke tempat hiburan yang ramai pengunjung.	SS	S	TS	STS
Saya suka menonton film yang sama berulang kali.	SS	S	TS	STS
Saya ingin menjadi seorang pendaki gunung.	SS	S	TS	STS
Saya suka jalan-jalan (<i>traveling</i>) sendirian ke tempat yang baru.	SS	S	TS	STS
Saya penasaran untuk mencicipi makanan yang menurut orang lain itu tidak enak.	SS	S	TS	STS
Saya tidak menyukai pembicaraan yang monoton.	SS	S	TS	STS
Saya ingin atau telah mencoba rokok.	SS	S	TS	STS
Saya suka mencoba banyak hal baru.	SS	S	TS	STS
Saya menyukai aktivitas yang menantang.	SS	S	TS	STS
Saya sering menerobos lampu merah saat di jalan raya	SS	S	TS	STS
Saya tidak suka dan merasa terganggu jika ada orang yang merokok disekitar saya.	SS	S	TS	STS
Ketika memesan makanan, saya memilih menu baru daripada menu lama yang pernah saya pesan sebelumnya.	SS	S	TS	STS
Saya suka permainan <i>roller coaster</i>	SS	S	TS	STS
Saya selalu membuat perencanaan (<i>planning</i>) ketika hendak berpergian	SS	S	TS	STS
Saya ingin mencoba olahraga paralayang.	SS	S	TS	STS
Saya suka mendalami makna dari suatu sajak atau puisi.	SS	S	TS	STS

PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
Saya tidak pernah ingin mencoba permainan yang berhubungan dengan ketinggian.	SS	S	TS	STS
Saya suka berdiri di tempat yang tinggi.	SS	S	TS	STS
Apabila saya mengadakan pesta ulang tahun, saya suka perayaan.	SS	S	TS	STS
Adrenalin saya sering terpacu ketika mengendarai sepeda motor.	SS	S	TS	STS
Saya terkadang melanggar aturan untuk mencari sensasi.	SS	S	TS	STS
Menurut saya, orang-orang harus berpakaian sesuai dengan kepribadian masing-masing, meskipun ada hal yang dapat menimbulkan keanehan.	SS	S	TS	STS
Saya tidak memiliki kesabaran dengan orang-orang yang membosankan.	SS	S	TS	STS
Saya menyukai permainan yang memacu adrenalin.	SS	S	TS	STS



BAGIAN III

PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
Saya sering merasa tidak percaya diri dilingkungan saya berada.	SS	S	TS	STS
Ketika saya melihat orang-orang berbisik didepan saya, menurut saya mereka sedang membicarakan kelemahan saya.	SS	S	TS	STS
Saya merasa bahwa orang lain mengkritik saya untuk menjatuhkan semangat saya.	SS	S	TS	STS
Saya akan terus mencoba segala sesuatu hingga berhasil.	SS	S	TS	STS
Saya cenderung melampiaskan amarah saya kepada orang terdekat saya.	SS	S	TS	STS
Suasana hati saya sangat dipengaruhi oleh lingkungan sekitar.	SS	S	TS	STS
Saya benci dengan orang yang menjauhi saya.	SS	S	TS	STS
Saya tidak menyerah dalam mencoba segala sesuatu hingga berhasil.	SS	S	TS	STS
Saya merasa pesimis ketika teman saya mendapatkan nilai yang lebih baik dari pada saya.	SS	S	TS	STS
Saya mudah menyesuaikan diri di lingkungan sosial.	SS	S	TS	STS
Saya bisa menerima kritik saran dari orang lain.	SS	S	TS	STS
Ketika saya sedang memiliki masalah dengan teman saya saya selalu berusaha untuk menyelesaikannya.	SS	S	TS	STS
Saya berteman dengan siapa saja meskipun orang tersebut memiliki perbedaan dengan saya.	SS	S	TS	STS
Saya merasa saya memiliki kemampuan yang terbatas.	SS	S	TS	STS
Saya mengutamakan diskusi dalam menentukan keputusan mufakat.	SS	S	TS	STS

PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
Saya mampu bangkit ketika mengalami masalah.	SS	S	TS	STS
Saya percaya dengan kemampuan yang saya miliki.	SS	S	TS	STS
Saya mampu bertanggung jawab terhadap perbuatan yang telah saya lakukan.	SS	S	TS	STS
Ketika orang lain merendahkan saya, menurut saya hal tersebut adalah motivasi bagi saya untuk menjadi lebih baik .	SS	S	TS	STS



BAGIAN IV

PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
Saya percaya, terhindar dari kecelakaan merupakan suatu keberuntungan.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir keberuntungan sangat memengaruhi peluang terlibat dalam kecelakaan.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir kecelakaan disebabkan oleh takdir yang diperkirakan.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir kecelakaan yang saya alami disebabkan nasib buruk.	SS	S	TS	STS
Ketika saya terlibat dalam kecelakaan, saya percaya kecelakaan tersebut disebabkan nasib buruk.	SS	S	TS	STS
Ketika saya berada dalam lalu lintas yang berisiko, saya percaya bahwa saya dapat merubah kondisi tersebut.	SS	S	TS	STS
Saya percaya dengan memasang simbol agama pada kendaraan dapat melindungi saya dari kecelakaan.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir bahwa dengan memasang simbol agama pada kendaraan dapat menjauhkan dari kecelakaan.	SS	S	TS	STS
Ketika saya memasang simbol agama pada kendaraan dapat melindungi saya dari kecelakaan.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir bahwa ketika berdoa sebelum berkendara, dapat menurunkan peluang terlibat dalam kecelakaan.	SS	S	TS	STS
Saat selalu mengurangi kecepatan kendaraan ketika melihat perpindahan lampu hijau ke kuning (pada lampu lalu lintas).	SS	S	TS	STS
Saya selalu menyalakan lampu <i>seint</i> kendaraan ketika akan membelokkan kendaraan saya.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir saya tidak pernah membuat pengendara lain kesal atau marah.	SS	S	TS	STS
Ketika sedang berkendara saya selalu bersikap sopan pada siapapun.	SS	S	TS	STS

PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
Saya selalu mengingat dengan baik rambu lalu lintas yang saya lihat saat berkendara.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir bahwa kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pengendara lain yang kurang berhati-hati.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan akibat dari kesalahan pengendara lainnya.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir bahwa pengendara lain akan lebih berhati-hati ketika mereka lebih memperhatikan hal-hal yang dapat menyebabkan kecelakaan.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir bahwa kecelakaan sering kali terjadi disebabkan ketidakpedulian pengendara lain.	SS	S	TS	STS
Perilaku berisiko saya saat berkendara menyebabkan kecelakaan lalu lintas.	SS	S	TS	STS
Kecepatan tinggi saat saya berkendara dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir ketika saya terlalu mengambil risiko saat mendahului kendaraan lain, maka dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir kecelakaan lalu lintas terjadi hanya karena kelalaian saya dalam berkendara.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir keberadaan gerobak atau kendaraan jenis lainnya yang muncul secara tiba-tiba dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir keberadaan hewan di jalan raya dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir kualitas jalan raya yang baik dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir kecelakaan lalu lintas seringkali disebabkan kurangnya keselamatan atau perawatan kendaraan.	SS	S	TS	STS
Saya berpikir rambu lalu lintas yang baik dapat menurunkan potensi kecelakaan lalu lintas.	SS	S	TS	STS



BAGIAN V

PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
Saya melanggar aturan lalu lintas yang berlaku di jalan.	SS	S	TS	STS
Saya melanggar peraturan batas kecepatan maksimal di jalan.	SS	S	TS	STS
Saya melanggar peraturan lalu lintas untuk menghindari mengemudikan kendaraan berhenti-jalan terus menerus.	SS	S	TS	STS
Saya mendahului kendaraan di depan saya dengan perhitungan saya sendiri tanpa memperdulikan peraturan yang berlaku.	SS	S	TS	STS
Saya mengabaikan peraturan lalu lintas untuk menjalankan kendaraan lebih cepat.	SS	S	TS	STS
Saya mengemudikan kendaraan tidak dalam jarak aman.	SS	S	TS	STS
Saya tetap mengemudikan kendaraan, walau dalam kondisi tubuh lelah dan membutuhkan istirahat.	SS	S	TS	STS
Saya tidak menggunakan helm saat berkendara jarak dekat	SS	S	TS	STS
Saya tidak menggunakan helm saat berkendara jarak jauh.	SS	S	TS	STS
Saya mengurangi kecepatan kendaraan karena kendaraan dibelakang saya mencoba mendahului saya.	SS	S	TS	STS
Saya mengurangi kecepatan kendaraan karena melihat tanda bahaya.	SS	S	TS	STS
Saya mengurangi kecepatan kendaraan karena kondisi buruk, meskipun masih dibawah kecepatan maksimal.	SS	S	TS	STS
Saya mengurangi kecepatan kendaraan karena jalanan licin, meskipun masih dibawah kecepatan maksimal.	SS	S	TS	STS
Saya tetap mengemudikan kendaraan saat tubuh saya sedang sakit.	SS	S	TS	STS
Saya mengemudikan kendaraan setelah meminum obat.	SS	S	TS	STS
Saya sering kali mengemudi saat setelah mengkonsumsi obat yang dapat memberikan efek seperti mengantuk.	SS	S	TS	STS

PERNYATAAN	SS	S	TS	STS
Saya mengemudikan kendaraan sambil minum obat untuk menghilangkan sakit yang saya rasa.	SS	S	TS	STS
Saya mengurangi kecepatan kendaraan, saat saya melewati tempat bermain anak-anak meskipun tidak tampak mereka sedang bermain di area tersebut.	SS	S	TS	STS
Ketika terdapat banyak anak kecil di jalan, saya memperhatikan mereka dan mengurangi kecepatan agar tidak membahayakan.	SS	S	TS	STS
Saya sering mengabaikan tanda peringatan di suatu jalan untuk mengurangi kecepatan karena banyak anak kecil yang bermain di jalan	SS	S	TS	STS
Biasanya saya mengemudikan kendaraan dengan sangat pelan dan berhati-hati	SS	S	TS	STS
Saya mengemudikan kendaraan dibawah kecepatan minimal.	SS	S	TS	STS
Saya mengemudikan kendaraan dengan kecepatan sangat pelan tanpa menghiraukan pengendara lainnya.	SS	S	TS	STS

Thank You

HASIL PENGAMBILAN DATA DRIVING STYLE

No.	Nama	Usia	Jenis Kelamin	Pekerjaan	i1	i2	i3	i4	i5	i6	i7	i8	i9	i10	i11	i12	i13	i14	i15	i16	i17	i18	i19	jml
1	F	25	Perempuan	Ibu rumah tangga	2	1	2	3	3	2	3	2	3	2	2	1	2	3	2	2	2	2	1	40
2	A	35	Laki-Laki	Gojek	2	2	2	3	4	3	3	2	3	2	3	2	2	3	2	2	2	2	1	45
3	L	22	Laki-Laki	Buruh	2	2	2	3	4	4	3	3	2	3	1	2	2	3	2	2	2	2	2	46
4	S	23	Laki-Laki	Karyawan	2	1	3	3	2	2	4	2	4	3	2	3	2	1	1	2	1	2	2	42
5	D	29	Perempuan	Karyawan	1	2	2	3	2	2	4	2	3	3	2	2	2	1	2	2	1	2	2	40
6	M Fikri	25	Laki-Laki	Karyawan	1	1	2	3	3	2	3	2	3	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	38
7	Tatak	22	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	1	1	37
8	Ersa Fakhrul	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	4	3	3	1	4	1	4	3	1	4	1	1	1	1	1	1	2	38
9	A Made	24	Laki-Laki	Karyawan	1	1	2	3	2	2	3	1	2	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	33
10	Ananta Sutan	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	4	3	3	2	3	1	4	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	45
11	Wira Wicaksono	24	Laki-Laki	Karyawan	1	1	4	4	4	4	4	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	1	41
12	Rexi	23	Laki-Laki	Fotografer	2	3	2	4	4	3	4	3	4	1	1	2	3	3	1	2	3	1	1	47
13	Met	31	Laki-Laki	Ojek online	1	1	3	3	3	1	3	2	4	3	2	2	3	2	3	2	3	2	2	45
14	Yetsin	26	Laki-Laki	PNS	2	4	3	3	3	3	2	3	4	3	3	4	3	2	3	2	2	3	2	54
15	Amadea	19	Perempuan	Mahasiswa	2	2	4	4	4	2	1	1	1	4	3	3	1	4	1	1	3	3	2	46
16	Yosua Eka	22	Laki-Laki	Mahasiswa	3	3	4	4	4	3	2	4	4	2	3	4	4	4	1	1	4	3	3	60
17	Aw	25	Perempuan	Karyawan	2	2	2	3	3	1	3	3	4	2	1	1	2	1	2	2	2	2	1	39
18	FAP	26	Perempuan	Karyawan	2	2	2	3	3	2	3	1	2	1	1	1	2	4	2	3	2	1	1	38
19	KSM	24	Laki-Laki	Karyawan	1	3	4	3	3	1	4	3	4	1	1	4	2	4	2	2	2	1	2	47
20	CB	22	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	4	4	3	1	4	2	4	4	3	3	1	3	1	1	1	2	1	45
21	Dheky	29	Laki-Laki	Karyawan	2	2	3	3	3	2	3	1	4	2	3	2	1	2	1	1	3	1	1	40
22	FAS	19	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2	2	46
23	481	22	Laki-Laki	Swasta	2	2	1	2	3	3	3	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	36
24	Ahmad Fauzi	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	3	2	2	3	3	4	3	3	2	2	1	2	2	3	3	4	2	1	46
25	husein a	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	3	2	1	4	2	3	3	1	1	1	1	3	2	1	2	1	37
26	SF	24	Perempuan	Ibu rumah tangga	2	1	2	3	2	1	4	1	4	1	1	4	2	1	2	2	1	2	1	37
27	Pa	21	Perempuan	Mahasiswa	1	3	3	1	4	2	4	1	2	3	1	3	1	4	1	1	1	1	2	39
28	Ismail Priyo	27	Laki-Laki	Karyawan	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	2	51
29	NA	23	Perempuan	Seniman	3	2	3	3	4	3	3	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	2	2	45
30	Isa	21	Laki-Laki	Mahasiswa	3	1	3	4	4	3	4	1	4	1	1	3	1	4	1	1	1	2	2	44
31	Mar	20	Perempuan	Mahasiswa	2	2	4	4	3	2	4	2	3	3	1	3	1	2	1	1	1	2	2	43
32	DQ	29	Perempuan	Guru	2	2	3	2	3	4	3	3	4	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	48
33	as	30	Laki-Laki	Karyawan	2	1	2	3	4	2	2	2	3	2	1	1	2	3	3	2	3	3	2	43
34	Batman	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	4	3	3	3	2	4	4	2	2	2	2	3	1	1	2	2	2	44
35	Tayo	20	Perempuan	Mahasiswa	1	1	1	3	3	1	4	1	4	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	30
36	t	21	Perempuan	Mahasiswa	2	2	1	3	4	2	3	2	4	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	38
37	mbh	20	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	1	2	3	1	4	1	4	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	29
38	MSI	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	3	3	4	2	3	2	4	2	2	2	3	2	2	3	3	2	4	50
39	APK	30	Laki-Laki	Karyawan	3	2	3	2	3	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	1	4	3	2	46
40	SA	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	3	1	2	3	2	4	2	4	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	35
41	S	22	Perempuan	Mahasiswa	2	2	3	2	3	3	3	2	4	1	4	2	2	1	1	1	1	1	1	39
42	HA	21	Perempuan	Mahasiswa	1	1	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	1	1	1	4	2	1	2	41
43	John	31	Laki-Laki	Ojek online	2	1	3	3	4	3	3	2	4	3	3	3	3	4	3	2	2	2	2	52
44	PA	26	Perempuan	Karyawan	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	2	1	3	2	2	2	2	2	1	44
45	GR	20	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	1	43
46	nio	20	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	3	3	4	3	2	3	2	2	2	2	4	2	2	1	1	2	44
47	MSD	21	Perempuan	Mahasiswa	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	1	2	2	2	3	2	1	2	41
48	MN	22	Perempuan	Mahasiswa	2	2	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2	2	2	2	1	3	2	1	43
49	Erik	31	Laki-Laki	Karyawan	1	2	3	3	3	3	3	1	4	3	1	3	3	4	3	2	2	4	1	49
50	DI	21	Perempuan	Mahasiswa	2	1	3	3	3	2	3	1	4	2	2	3	1	2	1	1	1	1	1	37
51	JY	21	Perempuan	Mahasiswa	3	1	2	3	3	3	3	2	4	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	44
52	Pendik	38	Laki-Laki	Pedagang	2	2	3	1	3	3	4	2	4	2	2	3	2	3	3	1	1	1	1	43
53	O	29	Laki-Laki	Guru	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	41
54	df	28	Perempuan	Guru	1	2	2	3	3	2	4	2	4	4	2	3	2	2	1	2	2	1	1	43
55	PYB	23	Laki-Laki	Karyawan	1	2	3	3	4	3	4	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	38
56	HFRY	26	Laki-Laki	PNS	1	3	2	3	4	4	3	2	3	2	2	2	3	3	1	1	1	2	2	44

57	LDR	20	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	4	3	2	1	4	3	3	4	4	3	4	4	3	3	2	4	4	57
58	D	32	Laki-Laki	Ojek online	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	3	3	54
59	ILO	29	Laki-Laki	Karyawan	1	2	2	4	4	3	3	2	4	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	45
60	LTW	30	Laki-Laki	Pedagang	1	2	4	2	3	2	3	1	4	4	2	4	2	2	2	2	2	2	2	46
61	GM	18	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	4	4	2	4	3	1	4	1	2	4	1	3	2	2	2	1	3	48
62	Ba	18	Perempuan	Mahasiswa	2	1	3	1	4	2	3	2	4	2	4	1	1	4	1	1	1	2	1	40
63	Frank	29	Laki-Laki	Karyawan	2	2	3	3	3	2	4	1	3	2	4	3	1	3	1	1	1	1	1	41
64	Robert	28	Laki-Laki	Karyawan	1	1	2	3	4	2	3	2	4	3	2	4	2	2	1	1	2	2	2	43
65	Aldi	20	Perempuan	Ojek online	1	3	2	3	3	4	4	2	2	3	1	2	2	3	2	1	1	1	1	41
66	L	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	42
67	Joseph	32	Laki-Laki	Fotografer	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	3	2	47
68	Monic	29	Perempuan	Karyawan	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	1	2	3	2	2	3	3	3	2	45
69	John	30	Laki-Laki	Ojek online	2	2	3	3	1	1	2	3	3	1	2	2	2	3	4	3	3	3	2	45
70	G	27	Perempuan	Karyawan	2	2	1	4	4	2	3	3	3	3	1	1	2	3	2	3	2	4	1	46
71	GG	27	Laki-Laki	Karyawan	3	2	4	4	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	50
72	CC	23	Perempuan	Karyawan	1	2	1	2	4	3	3	2	2	2	1	1	2	3	1	3	2	1	1	37
73	T	17	Laki-Laki	Pelajar	1	1	3	3	3	2	3	2	3	3	2	4	2	3	2	2	2	2	2	45
74	E	24	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	4	4	3	4	3	1	4	2	2	2	2	2	1	1	2	1	1	42
75	AA	20	Laki-Laki	Mahasiswa	1	3	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	43
76	S	20	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	3	4	3	2	4	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	48
77	A	29	Laki-Laki	PNS	3	2	2	3	3	3	4	2	4	1	1	2	2	2	3	2	2	1	1	43
78	H	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	1	3	3	3	2	4	1	4	1	2	1	1	3	3	1	1	1	1	38
79	MMP	17	Perempuan	Pelajar	2	2	3	3	1	2	3	3	4	2	2	2	4	4	3	2	1	3	4	50
80	MAM	21	Laki-Laki	Mahasiswa	4	3	4	4	4	4	4	1	4	3	2	3	2	4	2	2	2	1	2	55
81	MW	17	Perempuan	Pelajar	2	2	2	3	3	2	3	2	3	3	1	3	2	2	3	2	2	1	1	44
82	ALP	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	3	4	3	3	4	3	4	2	1	3	4	4	2	3	3	2	1	51
83	RFH	20	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	2	3	4	3	3	2	4	2	2	2	1	4	1	2	2	2	1	43
84	TCR	22	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	3	3	3	2	4	2	2	2	2	3	2	3	2	2	1	2	2	43
85	WAW	19	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	1	3	3	3	4	1	3	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	34
86	OWAP	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	4	4	4	4	3	2	2	2	1	1	3	1	4	3	2	2	1	48
87	GA	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	3	4	4	3	4	1	4	2	2	3	2	3	1	1	1	1	2	44
88	AD	23	Perempuan	Karyawan	2	1	2	2	2	1	4	2	4	1	1	2	2	2	2	2	3	1	1	38
89	NL	33	Laki-Laki	PNS	1	2	3	3	2	2	3	4	3	2	3	2	2	2	3	2	2	2	3	46
90	F	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	3	3	3	2	4	2	4	1	1	2	1	4	1	2	1	1	2	40
91	QQ	31	Laki-Laki	Freelance	2	2	2	3	3	2	3	3	4	1	2	1	3	3	2	2	2	1	2	43
92	LL	19	Perempuan	Mahasiswa	1	3	2	4	4	2	4	2	2	2	1	2	2	4	2	2	2	1	2	44
93	NAM	22	Perempuan	Mahasiswa	1	1	3	3	4	2	3	2	4	1	1	2	2	2	3	1	3	2	1	41
94	GHN	24	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	3	3	3	1	4	1	4	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1	34
95	Y	18	Laki-Laki	Pelajar	2	2	3	2	3	2	3	1	4	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	42
96	A	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	2	4	3	2	3	2	2	3	2	2	4	3	1	3	1	2	1	45
97	LR	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	45
98	R	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	1	2	1	1	1	3	2	4	1	2	2	3	2	2	3	2	2	2	38
99	F	22	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	3	3	2	2	4	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	42
100	L	37	Laki-Laki	Freelance	1	3	3	3	3	3	4	3	4	3	1	3	2	3	2	2	2	2	3	50
101	K	23	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	3	3	3	4	4	3	4	2	2	1	2	3	1	3	3	1	2	47
102	M	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	3	3	2	3	2	4	1	2	1	2	2	2	2	2	2	1	40
103	Y	19	Laki-Laki	Mahasiswa	2	4	3	4	4	3	2	3	4	3	3	3	2	2	2	2	2	3	2	53
104	C	20	Laki-Laki	Mahasiswa	1	3	4	4	3	3	2	2	3	3	3	4	2	3	1	1	3	3	3	51
105	AZ	20	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	3	2	3	1	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	1	2	2	42
106	AR	21	Perempuan	Mahasiswa	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	45
107	N	22	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	3	2	3	3	2	3	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	39
108	A	21	Perempuan	Mahasiswa	2	2	3	3	2	1	3	2	2	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	40
109	A	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	2	2	2	3	2	2	2	47
110	A	24	Laki-Laki	Mahasiswa	2	1	2	3	2	2	4	2	4	4	1	2	2	3	3	3	1	1	1	43
111	ANAH	20	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	4	2	2	1	1	1	2	2	2	3	3	1	3	39
112	MD	19	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	3	4	3	2	4	1	3	2	2	3	2	3	1	1	2	1	1	42
113	EMEP	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	4	2	4	3	2	2	4	1	2	3	1	3	3	3	3	3	49
114	RAP	23	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	3	4	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	41

173	W	25	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	2	4	3	3	2	3	3	4	4	1	4	2	3	1	3	1	3	51
174	SA	18	Perempuan	Pelajar	2	1	2	4	3	2	3	3	3	2	2	1	1	2	2	1	3	2	2	41
175	I	18	Perempuan	Pelajar	1	1	2	3	3	3	1	2	4	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	35
176	NS	18	Perempuan	Pelajar	1	1	3	3	3	2	3	2	4	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1	36
177	MA	22	Perempuan	Mahasiswa	2	1	2	2	4	4	4	1	3	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	36
178	KK	18	Laki-Laki	Swasta	2	2	3	3	3	2	4	2	2	2	1	1	3	1	3	3	2	1	1	41
179	R	22	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	47
180	Z	18	Laki-Laki	Pelajar	2	1	3	2	4	4	3	2	2	3	1	3	2	2	2	4	3	1	4	48
181	M	18	Laki-Laki	Pelajar	3	3	3	4	2	3	2	2	1	2	2	3	2	2	2	3	3	1	2	45
182	WK	19	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	3	2	3	4	2	3	2	4	2	3	1	3	2	3	2	2	4	50
183	NM	20	Perempuan	Mahasiswa	2	2	3	3	2	2	3	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	44
184	UF	21	Perempuan	Mahasiswa	1	2	4	3	4	3	2	1	4	1	1	2	3	3	2	1	1	2	1	41
185	NA	21	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	3	4	4	3	2	4	2	2	3	1	1	2	1	3	2	2	45
186	MNF	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	1	3	2	3	3	2	4	2	2	2	2	3	2	1	1	2	2	41
187	MFA	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	2	3	3	1	3	3	3	2	1	2	2	1	2	2	2	1	1	36
188	F	19	Perempuan	Mahasiswa	1	2	2	2	2	1	3	2	2	2	1	1	2	3	1	2	2	1	1	33
189	IAP	20	Perempuan	Mahasiswa	1	2	3	1	4	4	4	2	3	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	37
190	BOO	22	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	3	4	2	3	3	4	3	3	1	2	2	3	1	1	2	1	2	43
191	IB	22	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	3	2	4	4	4	1	4	2	1	3	1	3	2	1	2	1	2	43
192	S	43	Laki-Laki	Swasta	1	1	3	2	3	2	3	2	3	1	1	1	4	4	3	4	4	1	1	44
193	L	37	Perempuan	Karyawan	2	2	1	2	1	2	3	2	4	1	1	1	2	3	2	2	1	2	1	35
194	L	17	Laki-Laki	Karyawan	1	2	3	3	3	2	4	1	4	4	2	4	2	2	1	1	3	3	3	46
195	B	40	Laki-Laki	Karyawan	2	1	1	2	3	1	4	2	4	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	32
196	N	22	Perempuan	Mahasiswa	2	1	3	4	2	3	4	1	4	2	2	2	1	3	3	1	3	1	1	43
197	ILM	18	Laki-Laki	Pelajar	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	1	45
198	WP	20	Perempuan	Mahasiswa	1	3	2	3	3	1	3	3	4	1	2	1	1	1	2	1	2	2	1	37
199	HB	21	Perempuan	Mahasiswa	1	2	2	2	2	3	4	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	1	1	36
200	S	35	Laki-Laki	PNS	1	2	2	3	1	1	4	2	4	1	1	1	1	2	3	1	1	1	2	34

PENGAMBILAN DATA RISKY DRIVING BEHAVIOUR

No.	Nama	Usia	Jenis Kelamin	Pekerjaan	i1	i2	i3	i4	i5	i6	i7	i8	i9	i10	i11	i12	i13	i14	i15	i16	i17	i18	i19	i20	i21	i22	i23	JML	
1	F	25	Perempuan	Ibu rumah tangga	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	46	
2	A	35	Laki-Laki	Gojek	2	2	3	3	2	1	2	4	2	3	1	2	2	3	3	3	3	2	2	3	2	3	2	56	
3	L	22	Laki-Laki	Buruh	2	2	3	3	2	2	3	2	3	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	54	
4	S	23	Laki-Laki	Karyawan	2	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	3	2	53	
5	D	29	Perempuan	Karyawan	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	3	2	51	
6	M Fikri	25	Laki-Laki	Karyawan	1	1	1	2	1	1	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	40	
7	Tatak	22	Perempuan	Mahasiswa	3	3	2	2	2	2	3	2	1	2	1	2	1	3	2	1	1	2	1	1	3	1	1	41	
8	Ersa Fakhrid	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2	51	
9	A Made	24	Laki-Laki	Karyawan	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	1	48	
10	Ananta Sutan	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	4	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	1	48	
11	Wira Wicaksono	24	Laki-Laki	Karyawan	2	2	2	2	3	2	3	1	1	2	2	3	1	3	2	1	2	1	1	1	2	3	2	44	
12	Rexi	23	Laki-Laki	Fotografer	2	2	3	3	3	2	2	3	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	40	
13	Met	31	Laki-Laki	Ojek online	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	48	
14	Yetsin	26	Laki-Laki	PNS	3	3	2	3	3	3	3	3	1	2	2	2	2	3	2	1	1	2	1	2	3	2	2	51	
15	Amadea	19	Perempuan	Mahasiswa	2	1	3	3	3	3	3	3	1	2	1	1	1	2	2	1	1	2	2	1	2	4	1	56	
16	Yosua Eka	22	Laki-Laki	Mahasiswa	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	1	2	2	4	3	3	3	3	2	1	2	4	1	56	
17	Aw	25	Perempuan	Karyawan	2	1	1	2	2	1	3	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	46	
18	FAP	26	Perempuan	Karyawan	2	2	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	4	2	2	52	
19	KSM	24	Laki-Laki	Karyawan	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	3	2	1	47
20	CB	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	2	4	3	3	1	3	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	3	2	2	47
21	Dheky	29	Laki-Laki	Karyawan	2	2	2	3	2	2	2	4	2	1	1	1	2	2	3	1	3	2	1	2	3	2	2	47	
22	FAS	19	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	49	
23	481	22	Laki-Laki	Swasta	2	2	2	2	2	2	3	2	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	1	2	2	2	2	42	
24	Ahmad Fauzi	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	1	46
25	husain a	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	4	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	48	
26	SF	24	Perempuan	Ibu rumah tangga	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	3	2	1	34	
27	Pa	21	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	44
28	Ismail Priyo	27	Laki-Laki	Karyawan	3	2	3	3	2	2	3	2	2	3	1	2	1	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	1	51
29	NA	23	Perempuan	Seniman	3	3	1	3	3	3	2	2	1	2	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	3	2	1	47	
30	Isa	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	3	3	1	1	1	3	2	1	1	2	2	1	2	3	3	2	1	1	2	3	1	1	41	
31	Mar	20	Perempuan	Mahasiswa	2	3	2	3	2	2	2	2	1	2	1	2	3	1	2	1	1	4	1	1	4	1	1	44	
32	DQ	29	Perempuan	Guru	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	1	2	2	2	50	
33	as	30	Laki-Laki	Karyawan	1	1	1	2	2	2	3	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	43	
34	Batman	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	49	
35	Tayo	20	Perempuan	Mahasiswa	1	1	1	1	1	1	1	3	1	4	2	2	2	2	1	3	1	1	2	2	1	2	3	39	
36	t	21	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	3	3	2	3	4	1	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	3	2	53	
37	mbh	20	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	28
38	MSI	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	3	1	1	2	1	2	2	3	2	2	2	2	1	1	1	2	2	1	41
39	APK	30	Laki-Laki	Karyawan	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	3	3	1	48
40	SA	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	2	3	1	37	
41	S	22	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	1	1	2	1	3	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	2	42
42	HA	21	Perempuan	Mahasiswa	1	2	2	2	2	1	2	4	1	1	1	3	2	2	2	2	2	2	1	1	2	3	2	1	46
43	John	31	Laki-Laki	Ojek online	2	3	1	2	2	2	3	3	1	2	2	1	1	3	3	3	1	1	1	4	2	2	2	1	46
44	PA	26	Perempuan	Karyawan	2	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	52
45	GR	20	Perempuan	Mahasiswa	3	2	2	3	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	52
46	nio	20	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	3	2	3	2	2	2	2	51
47	MSD	21	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	48	
48	MN	22	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	46
49	Enik	31	Laki-Laki	Karyawan	2	1	1	3	3	3	4	3	1	1	1	2	1	4	3	4	1	1	1	1	1	2	2	1	49
50	DI	21	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	3	4	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	43
51	JY	21	Perempuan	Mahasiswa	1	1	2	3	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	3	2	43	
52	Pendik	38	Laki-Laki	Pedagang	3	3	2	3	3	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	3	2	2	46
53	O	29	Laki-Laki	Guru	2	2	2	2	2	2	3	1	1	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	2	3	2	2	31
54	df	28	Perempuan	Guru	2	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	3	2	2	2	53
55	PYB	23	Laki-Laki	Karyawan	3	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	3	1	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	1	47
56	HFRY	26	Laki-Laki	PNS	2	2	3	3	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	1	1	1	1	1	2	3	2	1	61
57	LDR	20	Laki-Laki	Mahasiswa	3	2	2	2	3	4	1	4	4	2	2	3	4	3	2	3	1	1	1	2	4	1	4	3	61
58	D	32	Laki-Laki	Ojek online	3	3	2	3	2	3	3	4	2	3	3</														

65	Robert	28	Laki-Laki	Karyawan	3	2	3	4	4	3	4	2	1	2	2	2	2	4	3	3	3	3	2	2	3	2	1	62	
65	Aldi	20	Perempuan	Ojek online	2	2	2	1	3	2	1	2	3	3	4	2	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2	3	54	
66	L	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	49	
67	Joseph	32	Laki-Laki	Fotografer	2	2	3	2	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	52	
68	Monic	29	Perempuan	Karyawan	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	49	
69	John	30	Laki-Laki	Ojek online	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	1	4	3	3	2	2	2	3	3	2	2	1	3	55	
70	G	27	Perempuan	Karyawan	3	2	2	2	1	3	1	2	3	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	4	2	1	47	
71	GG	27	Laki-Laki	Karyawan	2	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	54	
72	CC	23	Perempuan	Karyawan	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	3	1	2	2	2	2	2	1	35	
73	T	17	Laki-Laki	Pelajar	2	2	2	2	2	2	3	2	1	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	1	49	
74	E	24	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	2	4	4	3	3	3	1	1	2	2	2	3	1	1	4	1	1	4	2	3	2	54	
75	AA	20	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	3	2	3	3	4	2	3	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3	3	2	2	58	
76	S	20	Laki-Laki	Mahasiswa	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	52	
77	A	29	Laki-Laki	PNS	1	2	2	3	3	1	1	2	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	35	
78	H	22	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	2	3	3	1	1	2	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	35	
79	MMP	17	Perempuan	Pelajar	3	2	3	3	3	2	3	2	2	1	1	2	4	3	3	3	2	1	3	3	3	3	1	54	
80	MAM	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	1	2	4	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	1	1	3	2	3	2	2	42	
81	MW	17	Perempuan	Pelajar	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	46	
82	ALP	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	1	2	2	2	2	3	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	2	1	4	2	38	
83	RFH	20	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	3	1	1	2	3	1	2	2	2	1	2	3	1	1	2	1	1	2	2	1	40	
84	TCR	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	4	2	3	2	3	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	53	
85	WAW	19	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	3	4	1	1	1	1	1	4	4	1	1	1	3	3	1	2	1	1	1	3	2	42	
86	OWAP	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	4	2	2	2	1	4	1	1	2	2	2	2	4	4	4	2	1	1	4	3	1	1	52	
87	GA	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	2	2	3	2	3	2	1	1	2	2	2	3	2	1	1	2	1	3	2	1	1	44	
88	AD	23	Perempuan	Karyawan	1	1	1	1	1	1	3	3	1	2	2	1	1	3	3	3	2	1	1	2	3	2	2	42	
89	NL	33	Laki-Laki	PNS	3	2	3	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	1	1	2	3	2	50	
90	F	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	2	3	2	2	2	4	1	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	3	2	2	44	
91	QQ	31	Laki-Laki	Freelance	2	2	2	2	2	2	3	3	1	2	2	2	2	3	3	2	3	1	1	3	2	3	2	50	
92	LL	19	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	1	1	1	3	2	2	3	1	1	3	2	3	2	45	
93	NAM	22	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	2	3	2	3	3	1	2	2	2	2	1	2	3	3	2	2	1	2	2	2	47	
94	GHN	24	Laki-Laki	Mahasiswa	4	4	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	3	2	1	41	
95	Y	18	Laki-Laki	Pelajar	2	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	47	
96	A	22	Laki-Laki	Mahasiswa	3	3	2	2	3	1	3	4	1	3	1	2	2	1	3	2	2	2	2	2	3	2	1	50	
97	LR	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	47	
98	R	21	Laki-Laki	Mahasiswa	1	1	2	2	2	2	3	2	1	4	1	1	1	2	3	2	2	2	2	2	3	3	2	46	
99	F	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	3	2	3	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	48	
100	L	37	Laki-Laki	Freelance	2	2	2	3	2	2	3	4	2	2	1	2	2	3	3	3	3	2	2	3	2	2	2	54	
101	K	23	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	3	3	2	1	2	4	1	2	1	1	1	2	3	2	2	1	1	1	3	2	2	45	
102	M	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	49	
103	Y	19	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	3	3	3	2	3	3	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	53	
104	C	20	Laki-Laki	Mahasiswa	3	3	3	3	4	3	3	4	1	4	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	4	1	1	53	
105	AZ	20	Laki-Laki	Mahasiswa	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	50	
106	AR	21	Perempuan	Mahasiswa	2	2	3	3	3	2	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	48	
107	N	22	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	50	
108	A	21	Perempuan	Mahasiswa	2	3	2	2	3	2	3	4	2	3	2	2	2	2	3	2	2	1	1	2	2	2	2	55	
109	A	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	3	3	2	2	3	1	2	2	2	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	57	
110	A	24	Laki-Laki	Mahasiswa	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	2	2	3	3	2	4	2	2	2	2	3	2	62	
111	ANAH	20	Perempuan	Mahasiswa	3	3	3	2	2	4	2	3	4	2	2	2	4	2	2	2	2	4	3	2	3	3	3	59	
112	MD	19	Laki-Laki	Mahasiswa	1	4	3	2	4	3	3	4	2	3	2	1	2	3	2	2	3	2	3	3	3	1	2	57	
113	EMEP	22	Laki-Laki	Mahasiswa	3	3	4	2	3	1	2	5	2	2	2	2	1	2	3	3	3	4	2	2	3	2	2	59	
114	RAP	23	Laki-Laki	Mahasiswa	1	2	2	1	2	2	1	3	1	2	1	2	1	3	4	3	2	1	1	2	3	2	1	43	
115	A	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	2	1	52	
116	T	21	Laki-Laki	Wiraswasta	3	3	3	3	3	3	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	53	
117	MF	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	3	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	3	3	2	46
118	FRA	26	Laki-Laki	Freelance	3	4	2	4	3	4	1	3	4	2	3	1	4	3	1	3	2	1	3	2	1	3	2	59	
119	F	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	3	1	2	2	3	1	1	2	2	2	1	1	2	3	1	1	1	2	2	1	40	
120	H	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	4	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	2	1	4	64	
121	F	22	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	1	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	3	2	3	3	2	1	51	
122	A	21	Laki-Laki	Mahasiswa	2	2	2	2	2	2	2	2	1	4	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	2	3	3	46	
123	DH	21	Laki-Laki																										

194	L	17	Laki-Laki	Karyawan	1	2	2	3	2	2	3	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	48
195	B	40	Laki-Laki	Karyawan	1	1	1	1	1	4	3	3	1	4	4	4	2	2	1	1	4	4	1	1	3	1	52
196	N	22	Perempuan	Mahasiswa	1	1	3	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	4	3	2	1	36	
197	ILM	18	Laki-Laki	Pelajar	3	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	4	3	2	1	51	
198	WP	20	Perempuan	Mahasiswa	2	2	2	2	1	2	2	4	1	3	1	2	1	3	1	1	1	2	2	3	1	42	
199	HB	21	Perempuan	Mahasiswa	1	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3	4	4	2	2	1	3	4	4	1	4	2	58
200	S	35	Laki-Laki	PNS	1	1	1	1	2	2	2	3	2	3	2	2	4	2	1	1	2	1	1	3	2	1	38

Hasil Analisis Data
 Descriptives

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
RECKLESS	200	10.00	24.00	16.6150	2.97338
ANXIOUS	200	7.00	21.00	14.3500	2.73586
ANGRY	200	2.00	8.00	4.8550	1.41917
CAREFULL	200	3.00	12.00	6.8300	1.11233
RDB	200	28.00	64.00	47.4950	7.36008
Valid N (listwise)	200				

Regression

Variables Entered/Removed ^a			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	CAREFULL, ANGRY, ANXIOUS, RECKLESS ^b		Enter

- a. Dependent Variable: RDB
- b. All requested variables entered.

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.536 ^a	.288	.273	6.27506

- a. Predictors: (Constant), CAREFULL, ANGRY, ANXIOUS, RECKLESS
- b. Dependent Variable: RDB

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	3101.612	4	775.403	19.692	.000 ^b
Residual	7678.383	195	39.376		
Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: RDB

b. Predictors: (Constant), CAREFULL, ANGRY, ANXIOUS, RECKLESS

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	22.419	3.846		5.829	.000
1 RECKLESS	.953	.163	.385	5.864	.000
ANXIOUS	.895	.171	.333	5.231	.000
ANGRY	.184	.339	.036	.544	.587
CAREFULL	-.659	.424	-.100	-1.554	.122

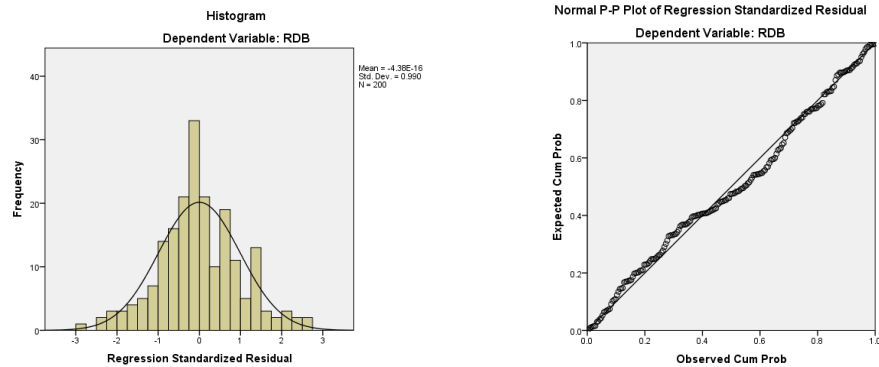
a. Dependent Variable: RDB

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	36.3488	60.1118	47.4950	3.94791	200
Residual	-17.28944	16.52276	.00000	6.21167	200
Std. Predicted Value	-2.823	3.196	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.755	2.633	.000	.990	200

a. Dependent Variable: RDB

Charts



NPar Tests

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		RECKLESS	ANXIOUS	ANGRY	CAREFULL	RDB
N		200	200	200	200	200
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	16.6150	14.3500	4.8550	6.8300	47.4950
	Std. Deviation	2.97338	2.73586	1.41917	1.11233	7.36008
Most Extreme Differences	Absolute	.081	.099	.144	.204	.065
	Positive	.081	.099	.144	.204	.053
	Negative	-.077	-.074	-.141	-.186	-.065
Kolmogorov-Smirnov Z		1.152	1.402	2.041	2.889	.912
Asymp. Sig. (2-tailed)		.140	.039	.000	.000	.376

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Means

Case Processing Summary

	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
RDB * RECKLESS	200	100.0%	0	0.0%	200	100.0%
RDB * ANXIOUS	200	100.0%	0	0.0%	200	100.0%
RDB * ANGRY	200	100.0%	0	0.0%	200	100.0%
RDB * CAREFULL	200	100.0%	0	0.0%	200	100.0%

RDB * THE RECKLESS AND CARELESS STYLE

Report

RDB

RECKLESS	Mean	N	Std. Deviation
10.00	38.0000	2	4.24264
11.00	39.1667	6	8.15884
12.00	42.8000	10	10.17404
13.00	44.4615	13	8.63728
14.00	46.2000	15	6.79496
15.00	44.2759	29	6.08216
16.00	48.9000	20	7.18844
17.00	47.9677	31	6.11274
18.00	49.8750	24	5.51135
19.00	49.8947	19	6.76506
20.00	49.4000	10	5.85377
21.00	52.1250	8	7.43424
22.00	52.8333	6	6.61564
23.00	51.6000	5	8.08084
24.00	54.5000	2	2.12132
Total	47.4950	200	7.36008

ANOVA Table

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
RDB * RECKLESS	(Combined)	2115.147	14	151.082	3.226	.000
	Between Groups	1795.054	1	1795.054	38.326	.000
	Linearity					
	Deviation from Linearity	320.093	13	24.623	.526	.907
	Within Groups	8664.848	185	46.837		
	Total	10779.995	199			

Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
RDB * RECKLESS	.408	.167	.443	.196

RDB * THE ANXIOUS STYLE

Report

RDB

ANXIOUS	Mean	N	Std. Deviation
7.00	29.0000	1	.
9.00	35.2000	5	9.93479
10.00	44.9091	11	6.23626
11.00	42.2727	11	4.83923
12.00	43.3750	24	8.17107
13.00	47.9000	30	6.99433
14.00	47.6364	22	5.51660
15.00	49.2000	30	4.67126
16.00	52.4783	23	5.97624
17.00	49.0000	13	6.65833
18.00	50.5294	17	6.88402
19.00	47.3333	6	6.74290

20.00	49.8000	5	9.52365
21.00	48.5000	2	10.60660
Total	47.4950	200	7.36008

ANOVA Table

		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
RDB * ANXIOUS	(Combined)	2757.280	13	212.098	4.917	.000
	Between Groups	1576.433	1	1576.433	36.548	.000
	Linearity	1180.848	12	98.404	2.281	.010
	Deviation from Linearity	8022.715	186	43.133		
	Within Groups	10779.995	199			
	Total					

Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
RDB * ANXIOUS	.382	.146	.506	.256

RDB * THE ANGRY AND HOSTILE STYLE

Report

RDB

ANGRY	Mean	N	Std. Deviation
2.00	40.2857	14	6.15728
3.00	43.6000	15	6.46750
4.00	48.1373	51	7.26641
5.00	48.9825	57	7.17757
6.00	47.5000	38	6.12814
7.00	49.3684	19	8.36800
8.00	48.5000	6	8.38451
Total	47.4950	200	7.36008

ANOVA Table

			Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
RDB * ANGRY	(Combined)		1175.095	6	195.849	3.935	.001
	Between Groups	Linearity	566.160	1	566.160	11.376	.001
		Deviation from Linearity	608.935	5	121.787	2.447	.035
	Within Groups		9604.900	193	49.766		
	Total		10779.995	199			

Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
RDB * ANGRY	.229	.053	.330	.109

RDB * THE PATIENTS AND CAREFULL STYLE

Report

RDB

CAREFULLY	Mean	N	Std. Deviation
3.00	46.0000	1	.
4.00	53.5000	2	13.43503
5.00	47.3571	14	7.49982
6.00	46.3276	58	8.56428
7.00	47.6538	78	6.36514
8.00	50.2571	35	5.34868
9.00	41.7273	11	7.90052
12.00	61.0000	1	.
Total	47.4950	200	7.36008

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
RDB * CAREFULLY	(Combined)		970.983	7	138.712	2.715	.010
	Between Groups	Linearity	25.238	1	25.238	.494	.483
		Deviation from Linearity	945.745	6	157.624	3.085	.007
	Within Groups		9809.012	192	51.089		
	Total		10779.995	199			

Measures of Association				
	R	R Squared	Eta	Eta Squared
RDB * CAREFULLY	.048	.002	.300	.090

Regression

Variables Entered/Removed ^a			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	CAREFULL, ANGRY, ANXIOUS, RECKLESS ^b		Enter

- a. Dependent Variable: RDB
- b. All requested variables entered.

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.536 ^a	.288	.273	6.27506

- a. Predictors: (Constant), CAREFULL, ANGRY, ANXIOUS, RECKLESS
- b. Dependent Variable: RDB

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	3101.612	4	775.403	19.692	.000 ^b
Residual	7678.383	195	39.376		
Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: RDB

b. Predictors: (Constant), CAREFULL, ANGRY, ANXIOUS, RECKLESS

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	22.419	3.846		5.829	.000
RECKLESS	.953	.163	.385	5.864	.000
ANXIOUS	.895	.171	.333	5.231	.000
ANGRY	.184	.339	.036	.544	.587
CAREFULL	-.659	.424	-.100	-1.554	.122

a. Dependent Variable: RDB

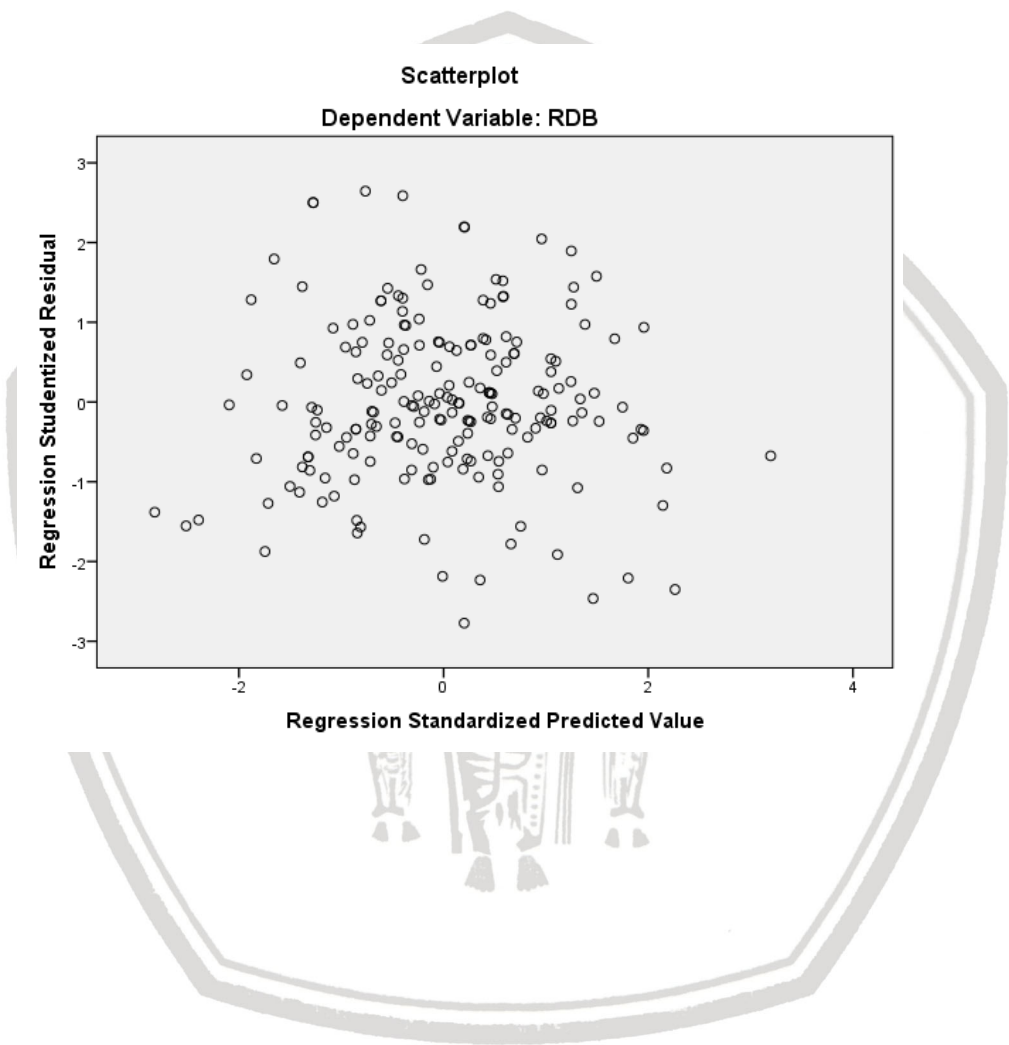
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	36.3488	60.1118	47.4950	3.94791	200
Std. Predicted Value	-2.823	3.196	.000	1.000	200
Standard Error of Predicted Value	.478	2.153	.948	.293	200
Adjusted Predicted Value	36.9978	60.3728	47.5110	3.93269	200
Residual	-17.28944	16.52276	.00000	6.21167	200
Std. Residual	-2.755	2.633	.000	.990	200
Stud. Residual	-2.773	2.644	-.001	1.004	200
Deleted Residual	-17.50915	16.66625	-.01603	6.39077	200
Stud. Deleted Residual	-2.822	2.686	-.001	1.010	200
Mahal. Distance	.159	22.434	3.980	3.334	200

Cook's Distance	.000	.060	.006	.010	200
Centered Leverage Value	.001	.113	.020	.017	200

a. Dependent Variable: RDB

Charts



LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Shinta Dewayani Nugroho
NIM : 145120300111053
Jurusan/Peminatan : Psikologi/Industri dan Organisasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Intitusi : Universitas Brawijaya

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam skripsi yang saya tulis ini tentang **“PERAN *DRIVING STYLE* TERHADAP *RISKY DRIVING BEHAVIOUR* PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA MALANG”** benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain kecuali yang tertulis dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan skripsi ini hasil penjiplakan *plagiasi*, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan pencabutan skripsi serta melakukan penelitian ulang

Malang, 4 Juli 2018



Shinta Dewayani Nugroho
NIM. 145120300111053

LEMBAR PENGESAHAN

**PERAN *DRIVING STYLE* TERHADAP *RISKY DRIVING BEHAVIOUR*
PADA PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DI KOTA MALANG**

SKRIPSI

Disusun Oleh :

Shinta Dewayani Nugroho

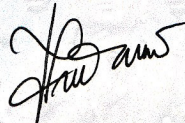
NIM. 145120300111053

Telah disetujui dan dinyatakan lulus dalam ujian sarjana

Pada tanggal **04 Juli 2018**

Tim Penguji

Ketua Majelis Sidang Penguji,



Yunda Megawati S.Psi., M.Psi

NIK. 2014058002172001

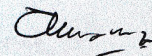
Ketua Penguji



Unita Werdi Rahajeng, S.Psi., M.Psi

NIK. 2013048103262001

Anggota Penguji,



Nur Hasanah, S.Psi., M.Si

NIP. 197404022008012012

Malang, Agustus 2018

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dekan



Prof. Dr. Unti Ludigdo, Ak

NIP. 19690814 199402 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang bertujuan untuk mengetahui peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang . Laporan ini disusun guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar sarjana Psikologi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya. Dalam proses penyelesaian skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan dan bantuan serta dukungan dari berbagai pihak. Maka dari itu sepantasnya penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan kemudahan, kelancaran dan kekuatan serta meridhoi penulis selama melakukan skripsi.
2. Bapak R. Hartantyo Nugroho dan Ibu Ratna Chandrawati Kartikasari selaku orang tua penulis yang selalu memberikan doa dan dukungan baik moral maupun materi yang tak pernah henti kepada penulis dari awal masuk perkuliahan hingga terselesaikannya skripsi ini.
3. Bapak Prof. Dr. Unti Ludigdo, Ak, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya Malang.
4. Ibu Cleoputri Al Yusainy, S.Psi., M.Psi., Ph.D., Psikolog sebagai ketua Jurusan Psikologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya Malang.
5. Ibu Yunda Megawati, S.Psi.,M.Psi., selaku dosen pembimbing skripsi yang selalu sabar dan senantiasa membimbing serta mengarahkan penulis dari awal hingga akhir penulisan skripsi ini.

6. Ibu Unita Werdi Rahajeng, S.Psi., M.Psi dan ibu Nur Hasanah, S.Psi., M.Si, selaku ketua penguji dan anggota penguji.
7. Teman - teman berkeluh kesahku, teman seperjuanganku, teman payungku Ersi Dewanti, Atika Salsabila R, Bian Muda O atas *support*, bantuan, motivasi dan kerjasama nya selama ini.
8. Untuk teman-teman psikologiku Ipul, Adedy, Daril, Nandang, Fahrina, Mufi, Reni, Ratu, Putu, Uki, Hanif, Ilham, Iren dan teman-teman Psikologi 2014 lainnya yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.
9. Nadia, Frans, Aris, Mas Gan, Mas Zulpi, Syauqy, dan Sevilla sebagai *support system* selama ini.
10. Untuk teman-teman segenap keluarga besar Unit Aktivitas Bulu Tangkis Universitas Brawijaya (UABT UB) atas bantuan dan dukungan nya.
11. Dan terimakasih untuk pihak-pihak terkait lainnya yang telah membantu penulis selama ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Akan tetapi penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan bagi pembaca, terutama bagi pengembangan keilmuan Psikologi.

Malang, 4 Juli 2018

Penulis

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan data yang diperoleh hingga tahun 2015, jumlah kendaraan bermotor mengalami peningkatan mencapai 121,39 juta unit. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan, dari angka tersebut yang paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah 98,88 juta unit (81,5 persen). Diikuti mobil penumpang dengan jumlah 13,48 juta unit (11,11 persen), kemudian mobil barang 6,6 juta unit (5,45 persen), serta mobil bis dengan jumlah 2,4 juta unit (1,99 persen) dari total kendaraan (databoks.katadata.co.id, 2017).

Meningkatnya jumlah pengguna kendaraan bermotor khususnya sepeda motor juga terjadi di Kota Malang. Kendaraan roda dua mengalami peningkatan sangat pesat, hampir setiap bulan kendaraan roda dua baru yang masuk ke Malang mencapai 3000 unit, ini dikarenakan mudahnya mendapatkan sepeda motor dengan sistem leasing menjadi salah satu bukti membludaknya sepeda motor baru di Kota Malang (lensaindonesia.com, 2014). Volume kendaraan bermotor di Kota Malang mengalami peningkatan rata-rata sebesar 10% per tahun (SAMSAT, 2017). Peningkatan sepeda motor juga berdampak pada peningkatan terjadinya kemacetan dan juga angka kecelakaan yang terjadi di Kota Malang.

Banyaknya kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Malang, menurut data yang bersumber dari Polresta Kota Malang menyatakan bahwa tahun 2017 kecelakaan sepeda motor menjadi angka yang paling tertinggi di antara

kendaraan lainnya. Sepanjang tahun 2017 telah terjadi kecelakaan yang melibatkan sebanyak 402 sepeda motor dan 134 mobil dengan jumlah korban mencapai 451 korban dengan usia 0-9 sebanyak 6 orang, usia 10-15 sebanyak 8 orang, 16-30 sebanyak 134 orang, 41-50 sebanyak 46 orang dan usia 50 keatas sebanyak 94 orang. Rentang usia terbanyak yang mengalami kecelakaan terletak pada usia 16-30 tahun sebanyak 134 korban kecelakaan lalu lintas di Kota Malang. Penyebab kecelakaan tertinggi sebanyak 48% yang diakibatkan oleh pengendara yang lengah dan 37% diakibatkan karena pengendara yang tidak tertib dalam berkendara (Satlantas, 2017).

Berdasarkan fenomena yang terjadi menunjukkan bahwa kecelakaan sepeda motor dapat terjadi karena *risky driving behaviour* (perilaku mengemudi berisiko). *Risky driving behaviour* sendiri adalah perilaku mengemudi yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan yang ada di jalan raya, seperti kecepatan melebihi batas, pelanggaran lalu lintas, dan sikap terkait keselamatan lalu lintas (Yilmaz & Celik, 2006).

Salah satu fenomena nya adalah adanya kecelakaan sepeda motor yang mengakibatkan satu orang meninggal dunia dan dua orang lainnya terluka yang disebabkan karena pengendara sepeda motor tidak tertib dalam berlalu lintas, dimana salah satu pengendara memotong jalan untuk menuju ke arah berlawanan sehingga menyebabkan kecelakaan yang berakibat fatal bagi pengendara tersebut dan pengendara lain (suryamalang.tribunnews.com, 2017). Kecelakaan di atas merupakan contoh kecelakaan dengan sebab yang

berbeda-beda, hal ini menjadi perhatian daripada pemerintah maupun kantor kepolisian Kota Malang.

Risky driving behaviour menurut Iversen (2004) adalah perilaku membahayakan diri sendiri maupun orang lain serta ditandai dengan pelanggaran lalu lintas. *Risky driving behaviour* dapat menjadi ancaman bagi diri sendiri dan juga sekitarnya. Menurut beberapa penelitian juga menunjukkan bahwa faktor manusia juga mempengaruhi kecelakaan lalu lintas, bahkan juga menjadi faktor penyebab utama dalam kecelakaan lalu lintas (Zimbardo, dkk, 1997)

Terdapat 6 faktor dari *risky driving behaviour* di antaranya adalah faktor, melanggar peraturan lalu lintas, mengemudi dengan nekat, tidak menggunakan perlengkapan keamanan, terlalu waspada dan hati-hati, mabuk pada saat berkendara, perhatian pada anak-anak saat berkendara, mengemudi dengan kecepatan rendah. Penelitian yang dilakukan oleh Taubman-Ben-Ari dan Noy (2011) bahwa faktor demografi seperti usia dan gender dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam mengemudi. Penelitian yang dilakukan oleh Agung (2014) mendapatkan hasil bahwa ada empat variabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku berisiko, yaitu gender, *sensation seeking*, sikap terhadap pengendara berisiko dan persepsi risiko. Berdasarkan hasil menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan variabel kepribadian, sikap, persepsi dan perilaku berisiko berdasarkan gender, dimana pada variabel kepribadian wanita lebih mudah cemas, marah

dan altruisme dibandingkan pria, sementara pria lebih mencari sensasi dan *normlessness* dibandingkan wanita.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Bianchi dan Sumalla (2004) menyebutkan bahwa gaya mengemudi dapat mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko atau *risky driving behaviour*. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Prameswari dan Nu'man (2016) juga menyatakan bahwa *driving style* memiliki hubungan terhadap *risky driving behaviour*. *Driving styles* juga dipandang sebagai salah satu variabel yang dapat memunculkan perilaku mengemudi berisiko. (Miller, G., Taubman-Ben-Ari, 2010).

Driving style adalah segala perilaku mengemudi yang dipilih oleh dirinya sendiri sesuai dengan kebiasaan dan kemampuan mereka (Miller & Taubman-Ben-Ari, 2010). *Driving style* adalah bagaimana seseorang mengendarai kendaraan bermotor sesuai dengan kebiasaan dan kemampuan yang mereka miliki, misalnya dengan tingkat kecepatan laju kendaraan yang sedang dikemudikan atau hal-hal lain sesuai dengan apa yang mereka pilih. Dalam penelitian yang dilakukan Bianchi & Summala (2004) *driving style* juga dapat dipengaruhi oleh peran orang tua, dimana orang tua tidak hanya memberikan anak mereka contoh untuk kehidupan akan tetapi juga memberikan contoh *driving style*, hal tersebut mencerminkan faktor kognitif dan motivasi.

Menurut Bottom & Ashworth, 1978; McKenna, Wallen & Burkes, 1998 dalam Ferguson, 2003, kecelakaan yang terjadi antara rentang usia 16-30 tahun, dimana pada usia tersebut pengendara muda memiliki gaya mengemudi yang berbeda beda, dalam penelitian dijelaskan bahwa pengemudi usia muda

lebih cenderung untuk melakukan tindakan berkendara yang lebih beresiko dibandingkan dengan usia tua, kemudian menurut penelitian yang dilakukan Skvirsky, dkk, (2017) studi pada penelitian ini menunjukkan bahwa dimensi positif dari keluarga terkait dengan mengemudi yang aman di antara pengemudi muda, ketika orang tua menjadi panutan yang lebih baik, memberikan umpan balik yang mendorong dan memberdayakan untuk berkendara yang aman, memungkinkan komunikasi yang lebih terbuka, menyampaikan pesan yang lebih jelas mengenai berkendara yang aman, memantau mengemudi mereka ke tingkat yang lebih tinggi, dan cenderung menetapkan batasan yang jelas dalam melanggar undang-undang lalu lintas, pengemudi muda cenderung mendukung gaya mengemudi yang lebih sabar dan hati-hati dan gaya yang kurang sembrono dan ceroboh serta marah dan bermusuhan.

Taubman-ben-Ari dkk, 2004 mengemukakan ada empat gaya mengemudi, yang pertama adalah gaya mengemudi nekat dan ceroboh, kedua gaya mengemudi pencemas, ketiga gaya mengemudi pemaarah dan bermusuhan dan ke empat adalah gaya mengemudi sabar dan hati-hati, dari penelitian sebelumnya di dapatkan hasil bahwa dari ke empat gaya mengemudi memiliki hubungan terhadap *risky driving behaviour*, akan tetapi untuk gaya mengemudi sabar dan hati-hati hanya memiliki hubungan yang paling rendah karena gaya mengemudi ini dianggap paling aman.

Di sisi lain, pengemudi muda yang menganggap orang tua mereka tidak terikat pada keselamatan menjadikan pengemudi muda lebih cenderung

terhadap gaya mengemudi nekat dan ceroboh, marah dan bermusuhan. Karena menurut beberapa penelitian menunjukkan hubungan yang positif antara *driving style* dan *risky driving behaviour*, sehingga disini peneliti ingin mengkaji lebih dalam dan melihat bagaimana peran gaya mengemudi terhadap perilaku mengemudi yang berisiko di Kota Malang.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah diuraikan disini peneliti ingin mengetahui “Apakah terdapat peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang?”.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah ditetapkan, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang.

D. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian ini secara teoritis adalah sebagai salah satu bahan kajian dalam pengembangan ilmu psikologi antara lain dalam bidang keilmuan psikologi industri dan organisasi, psikologi klinis, psikologi perkembangan, psikologi sosial dan psikologi pendidikan. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi terkait dengan *driving style* dan *risky driving behaviour*.

b. Manfaat Praktis

Manfaat penelitian ini secara praktis diharapkan mampu memberikan informasi dan juga pemahaman tentang peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour* terutama kepada para pengemudi sepeda motor di Kota Malang. Dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan untuk intropeksi diri dan juga dapat mengurangi angka kecelakaan khususnya pengemudi sepeda motor di Kota Malang.

E. Penelitian Terdahulu

1. **“The “Genetics” Of Driving Behaviour: Parents’ Driving Style Predicts Their Children’s Driving Style” (Alessandra Bianchi, Heikki Summala , Jurnal Psikologi Tahun 2003)**

Penelitian ini bertujuan melihat hubungan antara *self report* perilaku mengemudi orang tua dan anaknya. Dengan subjek 174 orang tua dan anaknya untuk melengkapi kuisioner. Dari hasil penelitian diperoleh bahwa ditemukan analisis detail yang penting tentang hubungan anak dan juga orangtuanya dalam perilaku mengemudi, dan memiliki hubungan yang positif dan signifikan.

2. **“Model Perilaku Pengendara Berisiko Pada Remaja” (Ivan Muhammad Agung, Jurnal Psikologi Integratif Tahun 2014)**

Penelitian ini bertujuan untuk melihat hubungan kepribadian, sikap terhadap pengendara berisiko, persepsi risiko dengan perilaku pengendara berisiko pada remaja. Jumlah subjek adalah 393 dengan final partisipan adalah dari siswa SMA (176), dan mahasiswa (117) dengan pria (157) dan wanita

(256). Metode pengukuran menggunakan skala dan alat ukur yang digunakan, yaitu skala kepribadian (cemas, marah, altruism, *normlessness*, mencari sensasi : 22 aitem), sikap terhadap pengendara berisiko (12 aitem). persepsi risiko (3 aitem) dan perilaku pengendara berisiko (12 aitem) yang diadaptasi dari Chen (2009). Menggunakan metode analisis data adalah korelasional dan regresi dengan menggunakan SPSS. Diperoleh hasil bahwa hanya terdapat tiga variabel kepribadian (cemas, mencari sensasi, dan *normlessness*) yang berhubungan signifikan dengan perilaku berisiko pengendara. Sementara persepsi berisiko tidak berhubungan signifikan. Ada empat variabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku berisiko, yaitu jenis kelamin, mencari sensasi, sikap terhadap pengendara berisiko dan persepsi risiko.

3. “Perbandingan Perilaku Mengemudi Berisiko Antara Pengemudi Mobil Dan Pengendara Sepeda Motor Dan Kaitannya Dengan Faktor-Faktor kepribadian” (Sunu Bagaskara, Jurnal Transportasi Tahun 2017)

Tujuan dari penelitian ini adalah menguji perbedaaan pola perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dan untuk menguji apakah perilaku mengemudi berisiko dapat diprediksi oleh faktor-faktor kepribadian. Penelitian melibatkan 221 partisipan dengan usia 16-57 tahun. Dari 221 partisipan, 85 diantaranya adalah pengemudi mobil dan 136 pengendara sepeda motor. Sebagian besar berdomisili di Jakarta. Pengukuran *Locus of control* menggunakan skala *Traffic Locus of Control* (TloC) yang dikembangkan oleh Ozkan dan Lajunen (2005). Sensation seeking diukur dengan menggunakan skala yang diadaptasi dari skala *driver*

thrill yang digunakan oleh Stradling et al., (2004) dan *risky driving behaviour* diukur melalui skala yang dikembangkan oleh Rhodes dan Pivik (2011) semua skala menggunakan metode *likert* dan diperoleh hasil analisis korelasional dan adanya hubungan positif antara perilaku mengemudi berisiko dengan *trait sensation seeking* dan *traffic locus of control internal*, tetapi tidak dengan *traffic locus of control* eksternal. Berdasarkan penjelasan dapat disimpulkan bahwa 1) Frekuensi mengemudi berisiko pada pengendara mobil maupun sepeda motor relatif sama. 2) Pengemudi memiliki pola perilaku yang berisiko relatif sama. 3) Mengendarai dengan berpindah-pindah lajur untuk melalui kendaraan lain dalam perilaku berisiko yang sering ditunjukkan oleh pengendara. 4) Frekuensi perilaku mengemudi berisiko dapat diprediksi oleh sifat pengendara yang memiliki kesenangan dalam mencari sensasi berkendara. 5) Keyakinan pengendara bahwa dirinya adalah pihak yang paling mungkin menyebabkan kecelakaan, meningkatkan kecenderungan menampilkan perilaku mengemudi yang berisiko.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. *Driving Style*

1. Definisi *Driving Style*

Faktor manusia dalam berkendara terdiri dari dua elemen: keterampilan mengemudi dan gaya mengemudi. Gaya mengemudi mengacu pada cara seseorang memilih mengemudi atau melakukan mode mengemudi biasa, termasuk fitur seperti kecepatan, kemajuan, tingkat kebiasaan mengikat perhatian dan ketegasan, dan diharapkan dapat dipengaruhi oleh sikap dan kepercayaan terkait mengemudi, seperti juga oleh kebutuhan dan nilai yang lebih umum (Elander et al., 1993).

Driving Style atau gaya mengemudi menyangkut cara pengemudi memilih gaya kebiasaan mengemudi individu itu sendiri, sebagai konsekuensinya, pengemudi memiliki gaya mengemudi yang berbeda-beda (Chen et al., 2013). Gaya Mengemudi adalah bagaimana cara seseorang memilih model berkendara, mulai dari kecepatan dan kesigapan dalam mengemudi (Miller & Taubman-Ben-Ari, 2010). Taubman-Ben-Ari dkk. (2004) mengemukakan empat gaya mengemudi :

- a. Gaya mengemudi nekat dan ceroboh, yang mengacu pada pelanggaran sengaja terhadap norma mengemudi yang aman dan pencarian sensual saat mengemudi, dan ditandai dengan kecepatan tinggi, kelalaian ilegal.

- b. Gaya mengemudi pencemas, yang berhubungan dengan perasaan kewaspadaan dan ketegangan, bersamaan dengan aktivitas relaksasi yang tidak efektif saat berkendara.
- c. Gaya mengemudi pemarah dan bermusuhan, yang mengacu pada ungkapan iritasi, kemarahan, dan sikap bermusuhan dan tindakan di jalan, dan dikecam oleh kecenderungan perilaku agresif, seperti mengutuk atau melontarkan lampu pada pengemudi lain
- d. Gaya mengemudi sabar dan hati-hati, gaya adaptif yang mencakup perencanaan ke depan, perhatian pada jalan, kesabaran, kesopanan, ketenangan, dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

Berdasarkan dari pernyataan di atas maka diperoleh bahwa gaya mengemudi dapat dipengaruhi oleh faktor internal maupun faktor lingkungan dari individu tersebut, akan tetapi gaya mengemudi tersebut tetap kembali kepada diri individu ingin menggunakan gaya mengemudi yang seperti apa.

2. Dimensi *Driving Style*

Taubman-Ben-Ari dkk. (2004) mengemukakan empat gaya mengemudi yaitu:

- a. Gaya Mengemudi Nekat dan Ceroboh (*The reckless and careless style*)

Dimensi ini mengacu pada pelanggaran sengaja terhadap norma mengemudi yang aman dan pencarian sensual saat mengemudi, dan ditandai dengan kecepatan tinggi, kelalaian ilegal.

- b. Gaya Mengemudi Pencemas (*The anxious style*)

Hal ini berhubungan dengan perasaan kewaspadaan dan ketegangan, bersamaan dengan aktivitas relaksasi yang tidak efektif saat berkendara.

c. Gaya Mengemudi Pemaarah dan Bermusuhan (*The angry and hostile style*)

Pada dimensi ketiga mengacu pada ungkapan iritasi, kemarahan, dan sikap bermusuhan dan tindakan di jalan, dan dikecam oleh kecenderungan perilaku agresif, seperti mengutuk atau melontarkan lampu pada pengemudi lain

d. Gaya Mengemudi Sabar dan Hati-hati (*Patients and carefull style*)

Gaya adaptif yang mencakup perencanaan ke depan, perhatian pada jalan, kesabaran, kesopanan, ketenangan, dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

B. Risky Driving Behaviour

1. Definisi Risky Driving Behaviour

Risky driving behaviour menurut Iversen (2004) adalah perilaku membahayakan diri sendiri maupun orang lain serta ditandai dengan pelanggaran lalu lintas *Risky driving behaviour* adalah salah satu bentuk perilaku mengemudi yang berisiko atau berbahaya. Pengendara berisiko adalah istilah yang digunakan untuk menjelaskan perilaku pengendara yang berpotensi menyebabkan meningkatnya risiko kecelakaan, seperti melanggar lalu lintas, melebihi kecepatan dan sikap sikap yang terkait dalam keselamatan lalu lintas (Yilmaz & Celik, 2006)

2. Dimensi Risky Driving Behaviour

a. Melanggar Peraturan Lalu Lintas (*Speeding*)

Melanggar peraturan lalu lintas dapat terlihat dari mengendarai mobil dengan kecepatan yang tinggi meskipun telah melihat rambu lalu lintas, melanggar rambu- rambu lalu lintas yang ada di jalan raya dan tidak menaati peraturan lalu lintas yang ada dan tetap melanjutkan laju kendaraannya.

b. Mengemudi Dengan Nekat (*Reckless Driving*)

Mengemudi dengan nekat yaitu misalnya memberhentikan kendaraan yang terlalu dekat dengan kendaraan yang berada didepannya, mudah terganggu dengan keadaan sekitar saat berkendara sehingga menjadi tidak fokus, tetap berkendara saat merasa sudah lelah dan harus berhenti beristirahat dan mengemudikan kendaraan tanpa melihat dan memahami marka jalan yang ada sehingga dapat membahayakan keselamatan pengendara.

c. Tidak Menggunakan Perlengkapan Keamanan (*Not Using Seat Belts*)

Perlengkapan keamanan salah satunya dalam kendaraan roda empat adalah *safety belts* atau sering disebut dengan sabuk pengaman, terkadang para pengemudi berpikir bahwa jika berkendara dengan jarak dekat mereka tidak perlu menggunakan sabuk pengaman akan tetapi terkadang ada juga pengemudi yang tampak terbiasa tidak mengenakan sabuk pengaman baik berkendara dengan jarak dekat maupun jarak jauh, hal tersebut akan sangat berbahaya jika suatu ketika terjadi kecelakaan maka akan berakibat sangat fatal, begitupun juga pada sepeda motor dimana pengendara harus memakai helm yang merupakan alat keselamatan berkendara sehingga dapat terhindar dari kecelakaan yang lebih parah.

d. Terlalu Waspada dan Hati-hati (*Cautious and Watchfull Driving*)

Pada dimensi ini merupakan dimensi dengan pernyataan *unfavorable*, pengemudi cenderung lebih waspada saat berkendara dengan cara mengurangi kecepatan saat ada kendaraan lain yang melintas, mengurangi kecepatan saat melihat tanda bahaya, mengurangi kecepatan saat kondisi tidak baik dan mengurangi kecepatan saat keadaan jalan licin.

e. Mabuk Pada Saat Berkendara (*Drinking and Driving*)

Mengemudi dalam keadaan mabuk saat setelah meminum minuman yang mengandung alkohol yang berlebih, atau berkendara dengan orang yang sedang mabuk dapat membahayakan keselamatan bagi pengemudi dan juga orang lain.

f. Perhatian Pada Anak-Anak Saat Berkendara (*Attentiveness Toward Children In Traffic*)

Pada dimensi ini merupakan dimensi dengan pernyataan *unfavorable*. Hal ini terlihat saat pengemudi mengurangi kecepatan ketika melihat tanda area bermain anak dan tetap mengurangi kecepatan meskipun tidak ada anak-anak yang sedang bermain.

g. Mengemudi Dengan Kecepatan Rendah (*Driving Below Speed Limits*)

Mengemudi dengan kecepatan dibawah normal atau kecepatan rendah

C. Pengemudi Sepeda Motor.

Pengemudi adalah seseorang yang bertugas atau mengemudikan kendaraan seperti mobil, sepeda motor dan sebagainya (KBBI-Online, 2018). Sepeda motor sendiri merupakan kendaraan bermotor beroda dua dan memiliki kemudi untuk dapat digunakan oleh pengemudi atau pengendara untuk menjalankan kendaraannya. Sepeda motor sendiri terdiri dari mesin yang dapat membuat sepeda motor berjalan dan memiliki tempat duduk untuk pengemudi agar dapat mengemudi dengan nyaman. Jadi dapat disimpulkan bahwa pengemudi sepeda motor adalah seseorang yang mengemudikan sepeda motor yang duduk diatas tempat duduk pada sepeda motor tersebut dan menjalankan sepeda motor tersebut sehingga dapat mencapai tujuan dengan lebih cepat.

Pengendara sepeda motor sendiri harus mempunyai surat ijin mengemudi atau biasa disebut SIM C agar dapat secara resmi mengemudi di jalan raya, SIM C baru dapat diperoleh jika sudah lulus dalam melakukan ujian tulis dan ujian praktek dan juga sudah berusia 17 tahun (dephub.go.id, 2009). Hal ini telah diatur dalam perundang-undangan Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang peraturan lalu lintas dan angkutan jalan pasal 1 ayat 23 bahwa pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan telah memiliki SIM atau Surat Izin Mengemudi (Hukum-Online, 2009)

D. Dinamika Hubungan *Driving Style* terhadap *Risky Driving Behaviour*

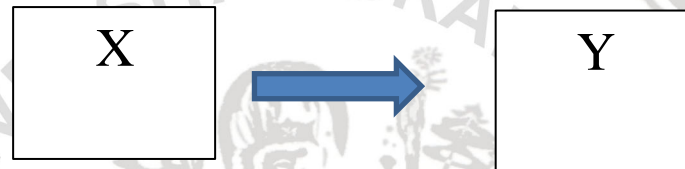
Driving Style atau gaya mengemudi menyangkut cara pengemudi memilih gaya kebiasaan mengemudi individu itu sendiri, sebagai konsekuensinya, pengemudi memiliki gaya mengemudi yang berbeda-beda (Chen et al., 2013). Taubman-Ben-Ari dkk. (2004) mengemukakan empat dimensi gaya mengemudi yang pertama yaitu gaya nekat dan ceroboh, dimana disini pengemudi sangat dekat dengan perilaku pelanggaran sengaja terhadap norma mengemudi yang aman dan pencarian sensual saat mengemudi, dan ditandai dengan kecepatan tinggi, itu berhubungan dengan perilaku mengemudi yang berisiko karena membahayakan pengemudi dan orang di sekitarnya, pada dimensi kedua adalah gaya mengemudi pencemas, dalam gaya mengemudi yang ini berhubungan dengan perasaan kewaspadaan dan ketegangan, bersamaan dengan aktivitas relaksasi yang tidak efektif saat berkendara dimana hal ini juga merupakan bagian dari perilaku mengemudi yang berisiko dimana pengemudi ingin mendapatkan sensasi dalam berkendara, pada dimensi ketiga gaya mengemudi pemaarah dan

bermusuhan, yang mengacu pada ungkapan iritasi, kemarahan, dan sikap bermusuhan dan tindakan di jalan, dan dikecam oleh kecenderungan perilaku agresif, seperti mengutuk atau melontarkan lampu pada pengemudi lain dalam gaya mengemudi ini pengemudi sudah melakukan tindakan mengemudi yang berisiko dengan mengganggu pengguna kendaraan yang lainnya, yang terakhir atau yang keempat adalah gaya sabar dan hati-hati, gaya mengemudi ini sering disebut dengan gaya mengemudi yang paling aman untuk dilakukan dan juga gaya mengemudi ini terkadang bisa disebut jauh pada tindakan perilaku mengemudi yang berisiko karena gaya mengemudinya lebih adaptif yang mencakup perencanaan ke depan, perhatian pada jalan, kesabaran, kesopanan, ketenangan, dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

Sesuai dengan penelitian diatas dijelaskan bahwa gaya mengemudi dari ketiga dimensi tersebut sangat dekat dengan perilaku mengemudi berisiko, dimana pada dimensi pertama yaitu gaya mengemudi nekat dan ceroboh yaitu pengemudi melakukan pelanggaran lalu lintas (*speeding*) dan mengemudi dengan nekat dan membahayakan keselamatan diri sendiri maupun orang lain. Pada dimensi yang kedua yaitu pada gaya mengemudi pencemas, pengemudi cenderung lebih waspada akan tetapi pengemudi juga lebih merasakan ketegangan dalam mengemudi. Dalam dimensi yang ketiga yaitu pada gaya mengemudi pemarah dan bermusuhan cenderung melakukan perilaku perilaku agresif dimana pengemudi mengemudikan kecepatan dengan tinggi dan juga terkadang tidak mengenakan perlengkapan keamanannya.

Akan tetapi untuk dimensi keempat yaitu gaya mengemudi sabar dan hati-hati menurut Taubman-Ben-Ari, dkk (2005) menjelaskan bahwa untuk dimensi ini adalah gaya mengemudi yang sangat baik dan tidak terlalu berhubungan dan tidak terlalu berperan dengan perilaku mengemudi berisiko karena dilakukan dengan penuh perencanaan disertai sikap hati-hatian yang baik, sehingga dinilai tidak dekat dengan perilaku mengemudi yang berisiko.

E. Kerangka Pemikiran



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

F. Hipotesis

Berdasarkan kerangka pemikiran diatas peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut:

Ho : Tidak terdapat peran *driving style* terhadap *risky driving behavior* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang

Ha : Terdapat peran *driving style* terhadap *risky driving behavior* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif dengan menggunakan metode korelasional. Dimana jenis penelitian ini ditujukan untuk mengetahui hubungan suatu variabel dengan variabel-variabel lain (Thoifah, 2015). Disini peneliti ingin mengetahui ada atau tidaknya peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan dua skala yaitu skala MDSI (*Multidimensional driving style inventory*) dari Taubman-Ben-Ari (2004) dan skala *Risky Driving Behaviour* oleh Iversen (2004) yang sudah diterjemahkan kedalam Bahasa Indonesia dan direplikasi dan di modifikasi sesuai dengan kebutuhan penulis.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Terdapat dua variabel yang digunakan dalam penelitian yang berjudul Peran *Driving Style* terhadap *Risky Driving Behaviour* pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang yaitu variabel bebas (*independent variable*) dan variabel terikat (*dependent variable*).

1. Variabel bebas (x) dalam penelitian ini adalah *driving style*.
2. Variabel terikat (y) dalam penelitian ini adalah *risky driving behaviour*.

C. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini adalah peneliti ingin mengetahui peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang.

D. Definisi Operasional

1. *Driving Style*

Driving style adalah bagaimana cara seseorang memilih model berkendara, mulai dari kecepatan dan kesigapan dalam mengemudi. Dimana dalam penelitian ini meliputi 4 dimensi yaitu gaya mengemudi nekat dan ceroboh (*the reckless and careless style*), gaya mengemudi pencemas (*the anxious style*), gaya mengemudi pemarah dan bermusuhan (*the angry and hostile style*) dan gaya mengemudi sabar dan hati-hati (*patients and carefull style*).

2. *Risky Driving Behaviour*

Risky driving behaviour adalah perilaku membahayakan diri sendiri maupun orang lain serta ditandai dengan pelanggaran lalu lintas. Dalam penelitian ini meliputi *violation of traffic rules/ speeding, reckless driving/ funriding, not using seat belts, cautious and watchfull driving, drinking and driving, attentiveness toward children in traffic, driving below limits*.

E. Populasi, Sample dan Teknik Sampling

1. Populasi

Sarjono dan Thoifah (2015) berpendapat bahwa populasi merupakan seluruh karakteristik yang menjadi objek penelitian yang berkaitan dengan sekelompok orang atau benda yang menjadi fokus penelitian dari peneliti. Populasi adalah seluruh individu yang akan diteliti dan nantinya akan

digeneralisasi untuk pengambilan kesimpulan terhadap kelompok yang lebih besar (Winarsunu, 2017). Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah seluruh pengendara sepeda motor yang sudah berusia tujuh belas tahun ke atas yang menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi.

2. Sampel

Sekarang dalam Thoifah (2015) berpendapat sampel adalah bagian dari populasi yang dapat diambil. Sampel yang baik adalah sampel yang mencerminkan sifat dan ciri-ciri yang mewakili dari populasi (Winarsunu, 2017). Dalam penelitian ini sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengemudi sepeda motor di Kota Malang yang berusia tujuh belas tahun ke atas yang diambil dengan berdasarkan perhitungan aplikasi G*Power 3.1, dengan menggunakan tingkat keyakinan (*confidence level*) setinggi 95%, *probability of error* sebanyak 5%, dan *effect size* 15% maka jumlah minimum sampel adalah sebanyak 89 responden. Dan akan menambahkan sebanyak 10% untuk mencegah data yang *error*.

3. Teknik Sampling

Dalam penelitian ini penulis menggunakan *non-probability sampling* dimana tidak memberikan kesempatan yang sama pada anggota populasi untuk dipilih (Thoifah, 2015). Sugiono dalam Thoifah (2015) berpendapat dengan teknik *accidental sampling* dimana berdasarkan karena kebetulan bertemu dan sesuai dengan kriteria yang dibutuhkan peneliti. Adapun responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah pengemudi sepeda motor di wilayah Blimbing, Klojen, Lowokwaru

F. Tahapan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan tiga tahap pelaksanaan, yaitu persiapan, pelaksanaan dan analisis data



Gambar 2. Tahapan Penelitian

1. Tahap Persiapan

a. Kajian Pustaka

Peneliti mengambil referensi dari beberapa jurnal dan buku untuk melakukan kajian pustaka untuk memilih variabel, teori yang akan digunakan dalam penelitian sehingga mendapatkan konsep yang mendalam tentang variabel yang digunakan.

b. Kerangka Berpikir

Peneliti membuat kerangka berpikir berdasarkan variabel yang digunakan dalam penelitian.

c. Merumuskan Hipotesis

Peneliti membuat hipotesis H_0 dan H_a dengan menggunakan hipotesis *one tail*.

d. Membuat Desain Penelitian

Peneliti menentukan penggunaan populasi, sampel dan teknik analisis data yang digunakan.

e. Menyiapkan Alat Ukur

Peneliti mencari alat ukur yang sesuai dengan variabel yang digunakan dalam penelitian.

f. Pelaksanaan *Try Out*

Try out dilakukan untuk menguji alat ukur berdasarkan dengan aitem-aitem yang telah disediakan. Hasil dari *try out* dijadikan bahan evaluasi oleh peneliti untuk menyeleksi aitem-aitem dari hasil reliabilitas dan validitas. Mekanisme dalam melakukan *try out* yaitu peneliti akan menyajikan dua skala berbentuk *booklet* yaitu MDSI dan RDB. Untuk responden *try out* peneliti menggunakan minimal sampel 30 orang. Setelah skala terkumpul, peneliti melakukan analisis data untuk menentukan reliabilitas dan validitas alat ukur. Skala yang sudah melalui hasil evaluasi akan menjadi skala untuk penyebaran dan pengambilan data penelitian.

2. Tahap Pelaksanaan

Peneliti melakukan *try out* untuk melakukan analisis reliabilitas dan validitas dari alat ukur yang digunakan dan selanjutnya penelitian ini akan dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada pengendara sepeda motor yang memenuhi kriteria untuk mengisi kuesioner yang digunakan sebagai alat ukur dalam penelitian ini.

3. Tahap Analisis Data

Dalam tahap analisis data penelitian ini menggunakan *software SPSS Statistic 2.0 for Windows*

G. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode angket untuk pengumpulan data. Metode angket/kuesioner adalah dimana peneliti memilih sejumlah responden sebagai sampel, dan memberikan kuisioner yang sudah baku (Morissan, 2012). Peneliti menggunakan dua skala yaitu:

Skala pertama yang digunakan oleh peneliti adalah MDSI (*Multidimensional driving style inventory*) yang di adaptasi dan dimodifikasi oleh peneliti berdasarkan dari teori Taubman-Ben-Ari (2004) dan sudah diterjemahkan dan disesuaikan ke dalam tata bahasa Indonesia. Tahap awal pembuatan skala adalah pembuatan tabel *blueprint*. Berikut adalah tabel *blueprint* dari skala yang akan digunakan peneliti :

Tabel 1
Kategori Skala MDSI dan RDB

Kategori	Nilai
SS	Sangat Sesuai
S	Sesuai
TS	Tidak Sesuai
STS	Sangat Tidak Sesuai

Tabel 2
Blueprint Multidimensional Driving Style Inventory

Dimensi	Aitem		Jumlah
	<i>Favourable</i>	<i>Unfavourable</i>	
Gaya Mengemudi Nekat dan Ceroboh	5,6,9,20,22,24,44	-	7
Gaya Mengemudi Pencemas	11,15, 27,34,35,39	4	7
Gaya Mengemudi Pemarah dan Bermusuhan	12,28	-	2
Gaya Mengemudi Sabar dan Hati-hati	-	21, 23,42	3
Jumlah			19

Skala ini merupakan jenis skala *likert* dimana menggunakan empat kategori pilihan jawaban, dimana responden harus memilih salah satu dari jawaban tersebut baik itu sesuai ataupun tidak sesuai tetapi responden harus tetap memilih jawaban yang paling mendekati dengan dirinya, terdapat 19 aitem yang dinyatakan valid dan reliabel. Skor akhir *Cronbach's Alpha* yaitu sebesar 0,827.

Skala *risky driving behavior* merupakan skala yang diadaptasi dan dimodifikasi oleh peneliti berdasarkan dengan teori dan dimensi dari Iversen (2004). Skala sudah di terjemahkan kedalam Bahasa Indonesia dan disesuaikan dengan tata Bahasa Indonesia. Skala terdiri dari aitem *favorable* dan *unfavorable*. Berikut tabel *blueprint* dari skala *risky driving behaviour*. Berdasarkan tabel 3 didapatkan skor akhir *Cronbach's Alpha* yaitu sebesar 0,839.

Tabel 3
Blueprint Risky Driving Behaviour

Dimensi	Aitem		Jumlah
	<i>Favourable</i>	<i>Unfavourable</i>	
Melanggar batas maksimal kecepatan	1, 2, 3, 4, 5	-	5
Sembrono saat berkendara	6, 7	-	2
Tidak menggunakan pengaman saat berkendara	8, 9	-	2
Berhati-hati dan waspada saat berkendara	-	10, 11, 12, 13	4
Berkendara di bawah pengaruh obat-obatan	14, 15, 16, 17	-	4

Memperhatikan anak-anak saat berkendara di jalan	20	18, 19	3
Berkendara di bawah kecepatan minimal	22, 23	21	3
Jumlah			23

H. Pengujian Alat Ukur

Suatu alat ukur yang digunakan di dalam penelitian harus melewati analisis alat ukur untuk mengetahui apakah alat ukur tersebut layak atau tidak digunakan dalam suatu penelitian. Untuk mengetahui kelayakan alat ukur tersebut, maka perlu diketahui validitas dan reliabilitas alat ukur tersebut.

1. Daya Diskriminasi Aitem

Daya diskriminasi aitem mengukur sejauh mana aitem tersebut mampu membedakan antar responden yang memiliki atau tidak memiliki atribut yang sedang diukur (Azwar, 2012). Sebagai kriteria pemilihan aitem total, digunakan batasan (*cut off*) $\geq 0,20$.

2. Uji Validitas

Akurasi data yang hendak diperoleh dapat diprediksikan dengan perhitungan validitas instrumen tersebut melalui prosedur komputasi tertentu (Azwar, 2012). Suatu pengukuran harus memiliki validitas dan juga reliabilitas ini jika ingin di kategorikan sebagai pengukuran yang bermanfaat (Morissan, 2012).

Jenis uji validitas yang digunakan dalam penelitian ini yaitu validitas isi (*content validity*). Validitas isi terdiri dari dua bentuk yaitu validitas tampak (*face validity*) dan validitas logik (*logical validity*).

a. Validitas Tampak (*Face Validity*)

Validitas tampak didapatkan dari hasil penilaian responden dalam memberikan tanggapan tentang skala yang digunakan dari kesesuaian tampilan skala dengan isinya. Hasil yang didapatkan selanjutnya akan menjadi bahan perbaikan bagi skala yang digunakan oleh peneliti.

b. Validitas Logik (*Logical Validity*)

Validitas logik berfungsi untuk melihat relevansi aitem dengan indikator dengan tujuan ukur sebenarnya sudah dapat dievaluasi melalui nalar dan akal sehat yang mampu menilai apakah isi skala memang mengandung unsur konstruk teoritis yang diukur (Azwar, 2012). *Expert judgement* (menurut pandangan ahli) dari skala yang digunakan oleh peneliti adalah dosen psikologi khususnya dosen pembimbing skripsi.

3. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah indikator tingkat keandalan atau kepercayaan terhadap suatu hasil pengukuran, penelitian dapat dikatakan reliable jika memiliki konsistensi dalam jawaban yang diberikan (Morissan, Metode Penelitian Survei, 2012). Reliabilitas merupakan tingkatan atau indikator kepercayaan terhadap suatu alat ukur yang dapat diandalkan karena mampu memberikan jawaban yang konsisten (Morissan, 2012). Pada penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan konsistensi internal guna menguji pertanyaan atau pernyataan yang terdapat pada

sebuah kuesioner dengan menggunakan metode *cronbach alpha*. Perhitungan reliabilitas cronbach alpha dilakukan dengan bantuan dari program *IBM SPSS Statistic 20 for Windows*. Nilai dari hasil perhitungan reliabilitas bergerak dari angka 0 hingga 1,00 (Azwar, 2012). Semakin nilai reliabilitas mendekati 1, maka semakin bagus reliabilitas alat ukur tersebut. Berikut kriteria reliabilitas berdasarkan *Cronbach Alpha* :

Tabel 4
Kategori *Cronbach Alpha*

Reliabilitas	Intepretasi
0,00 – 0,20	Sangat Rendah
0,21 – 0,40	Rendah
0,41 – 0,60	Cukup
0,61 – 0,80	Tinggi
0,81 – 1	Sangat Tinggi

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisa data yang digunakan untuk pengujian hipotesis pada penelitian ini menggunakan teknik *Multiple Linear Regression* (Analisis Regresi Berganda) karena peneliti ingin melihat peran *driving style (the reckless and careless style, the anxious styles, the angry and hostile styles dan the patients and carefull style)* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Sebelum dilakukan analisis, terlebih dulu peneliti melakukan uji asumsi. Asumsi yang harus dipenuhi dalam penelitian ini adalah:

1. Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah data dari penelitian pada masing-masing variabel sudah menyebar secara normal atau tidak. Pengukuran

normalitas pada penelitian ini menggunakan *Sample Kolmogorov-Smirnov Test*. Apabila hasil tes *Kolmogorov-Smirnov* $p \geq 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa data terdistribusi normal.

b. Uji Linieritas

Uji linieritas berfungsi untuk mengetahui apakah diantara variabel memiliki hubungan secara linier atau tidak. Uji linieritas pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan program *IBM SPSS Statistics 20 for Windows* dengan menggunakan nilai signifikansi *Test for Linearity* $>0,05$ atau variabel memiliki hubungan linear apabila memiliki signifikansi lebih dari 0,05.

2. Uji Hipotesis

Metode uji hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *Multiple Linear Regression* (Analisis Regresi Berganda). Perhitungan uji hipotesis ini dibantu dengan menggunakan program *IBM SPSS Statistics 20 for Windows*.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Pada bab ini peneliti akan menjelaskan hasil dari penelitian yang telah dilakukan. Penjelasan yang diberikan meliputi diskripsi data, uji asumsi, dan uji hipotesis apakah terdapat peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour*. Pengambilan data dalam penelitian ini membutuhkan waktu kurang lebih selama 14 hari. Peneliti melakukan penyebaran skala di wilayah Blimbing, Klojen dan Lowokwaru tepatnya di daerah kota Malang.

1. Gambaran Umum Responden Penelitian

Responden yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengemudi sepeda motor di Kota Malang. Karakteristik responden dalam penelitian ini adalah laki-laki maupun perempuan yang mengemudi sepeda motor pada segala usia khususnya di jalan raya. Peneliti menyebarkan skala kepada 200 responden di Kota Malang. Berikut mengenai gambaran umum responden berdasarkan jenis kelamin, usia dan pekerjaan :

a. Berdasarkan Jenis Kelamin Responden

Berikut ini adalah data responden penelitian berdasarkan jenis kelamin sesuai dengan data yang sudah diperoleh :

Tabel 5
Data Demografis Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-Laki	129	64,5%
Perempuan	71	35,5%
Total	200	100%

Berdasarkan data yang diperoleh, dari 200 responden diketahui bahwa mayoritas responden adalah laki-laki sebesar 64,5% yaitu sebanyak 129 orang dan sisanya adalah responden perempuan sebesar 35,5% yaitu sebanyak 71 orang.

b. Berdasarkan Usia Responden

Berdasarkan data yang telah diperoleh, dari 200 responden, mayoritas responden berada pada rata - rata usia 23 tahun.

2. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif berfungsi untuk menggambarkan karakteristik populasi secara sistematis (Azwar, 2012). Sebelum melakukan analisis deskriptif berdasarkan variabel, maka perlu dilakukan perhitungan untuk mengetahui skor yang diperoleh dalam penelitian secara hipotetik dan empirik. Skor yang diperlukan untuk menghitung statistik deskriptif adalah nilai maksimum, nilai minimum, *mean*, dan standart deviasi dari masing-masing variabel. Ada beberapa cara untuk menjelaskan dan mencari skor hipotetik melalui beberapa persamaan (Azwar, 2012) :

Tabel 6
Rumus Data Hipotetik

Statistik	Persamaan
Nilai minimum hipotetik	Skor aitem terendah x jumlah aitem
Nilai maksimum hipotetik	Skor aitem tertinggi x jumlah aitem
Mean hipotetik	$\frac{\text{Skor maksimum} + \text{skor minimum}}{2}$
Standart deviasi hipotetik	$\frac{\text{Skor maksimum} - \text{skor minimum}}{6}$

Perhitungan hipotetik di dalam penelitian ini dihitung secara manual berdasarkan rumus diatas. Setelah peneliti melakukan perhitungan skor hipotetik, maka peneliti melakukan perhitungan skor empirik yang berguna untuk membandingkan data yang didapatkan secara hipotetik dan dengan data yang sudah didapatkan di lapangan. Perhitungan skor empirik didapatkan dengan menggunakan bantuan program *SPSS statistic version 20.0 for windows*. Berikut ini merupakan gambaran umum dari perbandingan skor hipotetik dan skor empirik pada variabel penelitian

Tabel 7
Perbandingan Skor Hipotetik dan Skor Empirik

Statistik	Hipotetik					Empirik				
	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	Y	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	Y
Skor Minimum	7	7	2	3	23	10	7	2	3	28
Skor Maksimum	28	28	8	12	92	24	21	8	12	64
Mean	17,5	17,5	5	7,5	57,5	16,615	14,35	4,855	6,83	47,5
Standart Deviasi	3,5	3,5	1	1,5	11,5	2,973	2,736	1,419	1,112	7,36

Keterangan : X₁ = *The Reckless and Careless Style*
X₂ = *The Anxious Style*
X₃ = *The Angry and Hostile Style*
X₄ = *The Patients and Carefull Style*
Y = *Risky Driving Behaviour*

Tabel 8
Acuan Kategorisasi Variabel

Pedoman	Kategorisasi
$X < (\mu - \sigma)$	Rendah
$(\mu - \sigma) \leq X \leq (\mu + \sigma)$	Sedang
$X \geq (\mu + \sigma)$	Tinggi

Keterangan : X = Skor Subjek
 μ = Mean Hipotetik
 σ = Standart Deviasi Hipotetik

Tabel 9
Kategorisasi Data

Kategori	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	Y
Rendah	X < 14 30 (15%)	X < 14 82 (41%)	X < 4 26 (13%)	X < 6 16 (8%)	X < 46 71 (35,5%)
Sedang	14 < X < 21 152 (76%)	14 < X < 21 116 (58%)	4 < X < 6 119 (59,5%)	6 < X < 9 172 (86%)	46 < X < 69 129 (64,5%)
Tinggi	X ≥ 21 18 (9%)	X ≥ 21 2 (1%)	X ≥ 6 55 (27,5%)	X ≥ 9 12 (6%)	X ≥ 69 0 (0%)

Keterangan : X₁ = *The Reckless and Careless Style*
X₂ = *The Anxious Style*
X₃ = *The Angry and Hostile Style*
X₄ = *The Patients and Carefull Style*
Y = *Risky Driving Behaviour*

Data tabel hipotetik dan data empirik diatas merupakan gambaran umum mengenai *driving style* dan *risky driving behaviour*. Dari data tabel 9, dapat diketahui dari semua variabel memiliki mean skor hipotetik lebih tinggi daripada mean skor pada variabel *the reckless and careless style* memiliki mean skor hipotetik sebesar 17,5 > 16,6 untuk mean skor empirik, untuk dimensi *the anxious style* memiliki mean skor hipotetik sebesar 17,5 > 14,3 untuk mean skor empirik, dimensi *the angry and hostile style* memiliki mean skor hipotetik sebesar 5 > 4,8 untuk mean skor empirik, dimensi *the patients and carefull style* memiliki mean skor hipotetik sebesar 7,5 > 6,8, artinya secara umum responden memiliki nilai *the reckless an careless style*, *the anxious style*, *the angry and hostile style* dan *the patients and carefull style* cenderung rendah dan untuk mean skor empirik dan untuk *risky driving behaviour* memiliki mean hipotetik sebesar 57,5 > 47,5,

artinya secara umum responden memiliki nilai *risky driving behavior* cenderung rendah.

Pada tahap selanjutnya adalah pengkategorian subjek yang dikategorikan menjadi tiga yaitu tinggi, sedang dan rendah, berdasarkan pada tabel 11, dapat dilihat bahwa pada dimensi *the reckless and careless style* menunjukkan bahwa mayoritas responden berada pada kategori rendah sebanyak 15%, kategori sedang sebanyak 76% dan kategori tinggi sebanyak 9%, dimensi *the anxious style* menunjukkan bahwa mayoritas responden berada pada kategori rendah sebanyak 41%, kategori sedang sebanyak 58% dan kategori tinggi sebanyak 1%, dimensi *the angry and hostile style* menunjukkan bahwa mayoritas responden berada pada kategori rendah sebanyak 13%, kategori sedang sebanyak 59,5% dan kategori tinggi sebanyak 27,5%, dimensi *the patients and carefull style* menunjukkan bahwa mayoritas responden berada pada kategori rendah sebanyak 8%, kategori sedang sebanyak 86% dan kategori tinggi sebanyak 6% dan untuk *risky driving behaviour* untuk kategori rendah sebanyak 35,5%, kategori sedang sebanyak 64,5% dan tidak ada responden yang memiliki kategori tinggi.

3. Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas berguna untuk mengetahui apakah distribusi data penelitian sudah tersebar secara normal atau tidak. Berdasarkan hasil pengujian menggunakan *Kolmogorov Smirnov* (K-S) diketahui bahwa data dikatakan terdistribusi normal apabila $p = > 0,05$, sedangkan apabila $p = < 0,05$ maka distribusi di katakan tidak normal.

Berdasarkan hasil pengolahan data pada variabel *the reckless and careless style*, diperoleh $p = 0,140$. Hasil pengolahan data pada variabel *the anxious style*, diperoleh $p = 0,039$. Aspek *the angry and hostile style*, diperoleh $p = 0,000$. Aspek *the patients and carefull style*, diperoleh $p = 0,000$ dan aspek *risky driving behaviour*, diperoleh $p = 0,376$. Hasil uji normalitas dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 10
Hasil Uji Normalitas

Variabel	P	Normalitas
<i>The Reckless and Careless Xtype</i>	0,140	Normal
<i>The Anxious Style</i>	0,039	Tidak Normal
<i>The Angry and Hostile Style</i>	0,000	Tidak Normal
<i>The Patients and Carefull Style</i>	0,000	Tidak Normal
<i>Risky Driving Behaviour</i>	0,376	Normal

b. Uji Linearitas

Uji linieritas bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan yang linier atau tidak. Berdasarkan pengambilan keputusan pada uji linieritas berdasarkan nilai signifikansi pada *Deviation from Linearity*, apabila nilai signifikansi nya 0,05, maka hubungan antara variabel adalah linier dan sebaliknya. Berikut adalah hasil dari uji linieritas yang dilakukan peneliti :

Tabel 11
Hasil Uji Linieritas

Variabel	Signifikansi	Keterangan
<i>The Reckless and Careless Style * RDB</i>	0,907	Linier
<i>The Anxious Style * RDB</i>	0,010	Tidak Linier
<i>The Angry and Hostile Style * RDB</i>	0,035	Tidak Linier
<i>The Patients and Carefull Style * RDB</i>	0,007	Tidak Linier

Keterangan: (*) = Terhadap

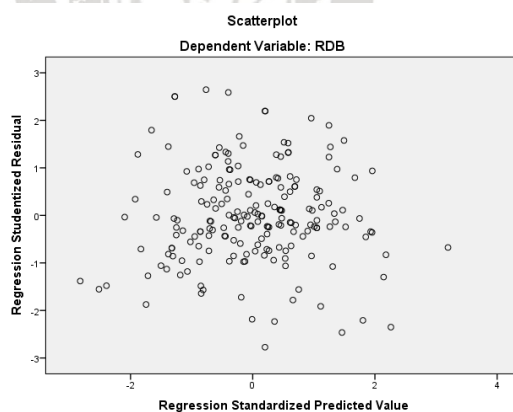
Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa untuk dimensi *the reckless and careless style* memiliki hubungan yang linier sedangkan untuk dimensi *the anxious style*, *the angry and hostile style* dan *the patients and carefull style* memiliki hubungan yang tidak linier

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk melihat apakah ada atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik heteroskedastisitas yang berupa ketidaksamaan variabel dari residual pada semua pengamatan pada model regresi. Pengujian heteroskedastisitas pada penelitian ini menggunakan *scatterplot* pada program SPSS version 20.0 for windows. Untuk mendeteksi ada tidaknya masalah heteroskedastisitas dapat dilihat dengan beberapa cara, antara lain:

1. Melihat grafik *Scatterplot*

Grafik *Scatterplot* menggambarkan titik-titik yang terbentuk, di mana titik-titik tersebut harus menyebar secara acak baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y. Ada pun hasil statistik dari grafik *Scatterplot* dapat dilihat pada gambar dibawah:



Gambar 3. *Scatterplot* variabel X dan Y

Berdasarkan gambar diatas terlihat bahwa titik menyebar secara acak serta tersebar baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dalam penelitian ini mempunyai ragam

homogen (konstan) atau dengan kata lain tidak terdapat gejala heterokedastisitas.

4. Uji Hipotesis

Uji hipotesis pada penelitian ini guna untuk mengetahui peran *antara driving style* terhadap *risky driving behaviour*. Untuk menguji hipotesis peneliti menggunakan *Multiple Linear Regression* (Analisis Regresi Berganda) dengan program *SPSS version 20.0 for windows*. Hasil dari uji *multiple linier regression* secara simultan dan parsial dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 12
Hasil Uji Hipotesis Simultan Multiple Linear Regression

Variabel	Koefisien Determinasi (R ²)	Nilai Signifikansi (p)	Keterangan
<i>The reckless and careless style, the anxious style, the angry and hostile style, the patients and carefull style * RDB</i>	0,288	0,000	Signifikan

Keterangan: (*) = Terhadap

Tabel 13
Hasil Uji Hipotesis Parsial Multiple Linear Regression

Variabel	Nilai Beta (B)	Nilai Signifikansi (p)	Keterangan
<i>The reckless and careless style * RDB</i>	0,953	0,000	Signifikan
<i>the anxious style * RDB</i>	0,895	0,000	Signifikan
<i>the angry and hostile style * RDB</i>	0,184	0,587	Tidak Signifikan
<i>the patients and carefull style * RDB</i>	-0,659	0,122	Tidak Signifikan

Keterangan: (*) = Terhadap

Hasil penelitian ini menunjukkan ada pengaruh secara simultan dengan signifikansi 0,000 yang berarti $p < 0,05$ dengan koefisien determinasi sebesar 0,288 atau 28,8%. Ini menunjukkan bahwa hipotesis diterima, artinya terdapat peran

antara *The Reckless and Careless Style*, *The Anxious Style*, *The Angry and Hostile Style*, *The Patients and Carefull Style* secara simultan yang signifikan terhadap *Risky Driving Behaviour* dengan pengaruh sebesar 28,8% dan sisanya 71,2% di pengaruhi oleh variabel lain.

Dengan persamaan regresi konstanta sebesar 22,419 artinya jika *driving style* (X_1 , X_2 , X_3 dan X_4) nilainya adalah 0, maka *risky driving behaviour* (Y) nilai nya adalah 22,419. Koefisien regresi variabel X_1 menunjukkan bahwa terjadi hubungan positif antara *the reckless and careless styles* dengan *risky driving behaviour* sebesar 0,953, artinya jika variabel X_1 mengalami kenaikan maka variabel Y akan mengalami kenaikan sebesar 0,953. Koefisien regresi variabel X_2 menunjukkan adanya hubungan yang positif antara *the anxious styles* dengan *risky driving behaviour* sebesar 0,895, artinya jika variabel X_2 mengalami kenaikan maka variabel Y akan mengalami kenaikan sebesar 0,895. Koefisien regresi variabel X_3 menunjukkan bahwa terjadi hubungan positif antara *the angry and hostile styles* dengan *risky driving behaviour* sebesar 0,184, artinya jika variabel X_3 mengalami kenaikan maka variabel Y akan mengalami kenaikan sebesar 0,184. Koefisien regresi variabel X_4 menunjukkan bahwa terjadi hubungan negatif antara *the patients and carefull styles* dengan *risky driving behaviour* sebesar -0,659, artinya jika variabel X_4 mengalami kenaikan maka variabel Y akan mengalami penurunan sebesar 0,659.

Sementara analisis regresi secara parsial untuk dimensi *the reckless and careless style* menghasilkan p sebesar 0,000 atau $p < 0,05$, ini menunjukkan terdapat pengaruh *the reckless and careless style* terhadap *risky driving behaviour*

secara signifikan, dimensi *the anxious style* menghasilkan p sebesar 0,000 atau $p < 0,05$, ini menunjukkan terdapat pengaruh *the anxious style* terhadap *risky driving behaviour* secara signifikan. Untuk dimensi *the angry and hostile style* menghasilkan p sebesar 0,587 atau $p > 0,05$, ini menunjukkan tidak terdapat pengaruh *the angry and hostile style* terhadap *risky driving behaviour* secara signifikan, dan untuk dimensi *the patients and carefull style* menghasilkan p sebesar 0,122 atau $p > 0,05$, ini menunjukkan tidak terdapat pengaruh *the patients and carefull style* terhadap *risky driving behaviour* secara signifikan.

B. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran dari *driving style* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di kota Malang. Taubman-Ben-Ari dkk. (2004) mengemukakan empat gaya mengemudi berdasarkan *Multidimensional Driving Style Inventory* (MDSI) yaitu, gaya mengemudi nekat dan ceroboh (*the reckless and careless style*), gaya mengemudi pencemas (*the anxious style*), gaya mengemudi pmarah dan bermusuhan (*the angry and hostile style*), gaya mengemudi sabar dan hati-hati (*the patients and carefull style*). Disini peneliti melakukan pengambilan data untuk mengetahui bagaimana peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour*. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa dari hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa nilai signifikansi sebesar 0,000 dimana hasil signifikansi tersebut lebih kecil dari nilai koefisien 0,05. Dari hasil tersebut menyatakan bahwa hipotesis (H_a) yang di ajukan oleh peneliti diterima yang berarti bahwa

terdapat peran *driving style* (X) terhadap *risky driving behaviour* (Y) pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.

Gaya mengemudi nekat dan ceroboh memiliki peran terhadap perilaku mengemudi berisiko dimana sesuai dengan pendapat French dkk. (1993) bahwa gaya mengemudi ini mengacu terhadap pelanggaran norma dan mencari sensasi ketika mengemudi sehingga pengemudi mengarah pada perilaku mengemudi berisiko. Menurut Taubman - Ben-Ari et al (2004) gaya mengemudi yang ceroboh juga ditemukan terkait secara positif dengan sejarah pelanggaran lalu lintas individu. Hasil penelitian ini juga mendapatkan bahwa gaya mengemudi nekat dan ceroboh memiliki peran terhadap perilaku mengemudi berisiko sebesar 16,7 %.

Menurut Gulian dkk. (1989) gaya mengemudi pencemas mencerminkan perasaan waspada dan ketegangan serta keterlibatan yang tidak efektif dalam aktivitas santai selama mengemudi, sehingga dapat mengarah pada perilaku mengemudi yang berisiko. Dari hasil penelitian didapatkan bahwa terdapat peran gaya mengemudi pencemas terhadap perilaku mengemudi berisiko sebesar 14,6%. Hal ini dikarenakan pengemudi yang sering merasa cemas saat mengemudikan kendaraan, dan memiliki perasaan waspada yang tinggi serta akan merasa tertekan pada saat mengemudi, hal ini dapat mengganggu konsentrasi pengemudi sehingga gaya mengemudi pencemas dapat menyebabkan pengemudi memiliki perilaku mengemudi yang berisiko.

Dimensi berikutnya yaitu gaya mengemudi marah dan bermusuhan, dari hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai signifikansi berada pada $0,587 > 0,05$ maka

gaya mengemudi pemarah dan bermusuhan tidak memiliki peran terhadap perilaku mengemudi berisiko. Menurut Arnett dkk. (1997) gaya mengemudi yang marah dan bermusuhan mengacu pada ekspresi iritasi, kemarahan, dan sikap bermusuhan dan bertindak saat mengemudi, dan mencerminkan kecenderungan untuk bertindak agresif di jalan, mengutuk kepada pengemudi lain. Dalam dimensi ini pengemudi cenderung melakukan tindakan agresif seperti mengungkapkan kemarahan dan sikap bermusuhan secara sengaja. Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu, sehingga dalam hal ini, gaya mengemudi ini cenderung lebih kepada perilaku agresif dalam mengemudi daripada perilaku mengemudi yang berisiko.

Dimensi ke empat dari *driving style* adalah gaya mengemudi sabar dan hati-hati, dalam penelitian yang dilakukan oleh Taubman-Ben-Ari et al, 2015 menyatakan bahwa gaya mengemudi sabar dan hati-hati memiliki korelasi negatif dengan tingkat kejadian yang berisiko. Menurut Harre (2000) gaya ini mengacu pada perencanaan ke depan, perhatian, kesabaran, kesopanan, dan ketenangan saat mengemudi, dan menjaga aturan lalu lintas. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk gaya mengemudi sabar dan hati-hati menunjukkan nilai signifikansi berada pada $0,122 > 0,05$ maka diperoleh bahwa gaya mengemudi sabar dan hati-hati tidak terlalu berperan terhadap perilaku mengemudi berisiko karena pengemudi yang memiliki gaya sabar dan hati-hati memiliki perhatian, kesabaran,

kesopanan, dan ketenangan dalam mengemudi serta selalu memperhatikan dan mematuhi aturan lalu lintas.

Dari data yang di analisis peneliti sesuai dengan penelitian ini bahwa *driving style* memiliki peran terhadap *risky driving behaviour* sebesar 28,8%, dengan dimensi gaya mengemudi nekat dan ceroboh memiliki pengaruh terhadap perilaku mengemudi berisiko sebesar 16,7%, gaya mengemudi pencemas sebesar 14,6%, dan dua dimensi yang tidak memiliki peran adalah gaya mengemudi pemaarah dan bermusuhan dan dimensi gaya mengemudi sabar dan hati-hati.

C. Keterbatasan Penelitian

Dalam melakukan penelitian, peneliti tidak terlepas dari keterbatasan dan kendala yang ditemui selama proses penelitian, adapun keterbatasan tersebut seperti:

1. Peneliti kurang hati-hati dalam proses seleksi aitem yang digunakan pada skala, sehingga kemungkinan ada aitem bagus yang ikut terbuang
2. Peneliti hanya mengambil responden di wilayah kota Malang

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di Kota Malang dan penjelasan yang telah diuraikan oleh peneliti sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa terdapat peran *driving style* terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang. Dari hasil uji hipotesis didapatkan bahwa secara simultan *driving style* memiliki peran yang signifikan terhadap *risky driving behaviour*. Dari ke empat dimensi dua dimensi memiliki peran dan dua dimensi lainnya tidak memiliki peran. Dimensi *the reckless and careless style* (X_1), *the anxious style* (X_2) berperan secara parsial terhadap *risky driving behaviour* dan untuk dimensi *the angry and hostile style* (X_3), *the patients and carefull style* (X_4) tidak berperan secara signifikan terhadap *risky driving behaviour*.

B. Saran

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dan pembahasan yang telah diuraikan oleh peneliti, maka peneliti mengajukan beberapa saran, yaitu:

1. Saran Teoritis
 - a. Penelitian ini berfokus pada pengemudi sepeda motor, untuk penelitian selanjutnya sebaiknya menjadikan pengemudi mobil dan pengemudi angkutan umum sebagai responden agar dapat dibandingkan hasilnya dengan pendara sepeda motor.

2. Saran Praktis

Bagi para pengendara sepeda motor, penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi dan pengetahuan baru tentang *driving style* dan *risky driving behaviour*. Hal ini penting mengingat tingginya angka kecelakaan berkendara di jalan, dengan meningkatkan kesadaran berkendara dapat meminimalisir kerugian yang akan di dapat ketika mengalami kecelakaan berkendara.





DAFTAR PUSTAKA

- Agung, I. (2014). Model Perilaku Pengendara Berisiki Pada Remaja. *Psikologi Integratif*, 2, 35-41.
- Azwar, S. (2012). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.
- Bagaskara, S. (2017). Perbandingan Perilaku Mengemudi Berisiko antara Pengemudi Mobil dan Pengendara Sepeda Motor dan Kaitannya dengan Faktor Faktor Kepribadian. *Jurnal Transportasi*, 79-88.
- Bianchi, A., Summala, H. (2004). The "genetics" of driving behaviour: parents' driving style predict their children's driving style. *Accident Analysis and Prevention*, 655-659.
- Chen, S.W., Fang, C.Y., Tien, C.T. (2013). Driving Behaviour modelling system based on graph construction. *Transportation Research Part C*, 314-330.
- databoks.katadata.co.id. (2017). *databoks.katadata.co.id*. Dipetik 2 10, 2018, dari databoks.katadata.co.id:
<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/05/23/berapa-jumlah-kendaraan-bermotor-di-indonesia>
- Elander, J., West, R., French, D. (1993). Behavioral Correlates of Individual Differences in Road-Traffic Crash Risk: An Examination of Methods and Findings. *Psychological Bulletin*, 279-294.
- Huysduynen, H., Terken, J.M.B., J.B.O.S., Eggen, J.H. (2015). Measuring driving styles : a validation of the multidimensional driving style inventory. *Technische Universiteit Eindhoven*, 257-264.
- Iversen, H. (2004). Risk-Taking Attitudes and Risky Driving Behaviour. *Transportation Research*, 135-150.
- KATADATA.co.id. (2017). *KATADATA.co.id*. Dipetik 1 8, 2018, dari KATADATA.co.id:
<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/12/20/2016-jumlah-sepeda-motor-indonesia-tembus-10-juta>
- Lensaindonesia.com. (2014). *Lensaindonesia.com*. Dipetik 2 8, 2018, dari Lensaindonesia.com:
<https://www.lensaindonesia.com/2014/09/02/populasi-motor-meningkat-pesat-kota-malang-kian-macet.html>

- Miller, G., Taubman-Ben-Ari. (2010). Driving styles among young novice drivers-The contribution of parental driving styles and personal characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 558-570.
- Morissan. (2012). *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: Kencana.
- Putri, N. P., Nu'man, M.T. (2016). Hubungan Gaya Mengemudi (Driving Style) dan Perilaku Mengemudi Berisiko (Risky Driving) Pada Remaja Di Yogyakarta. *Jurnal Psikologi*.
- SAMSAT. (2017). *malangkota .bps.go.id*. Dipetik 2 8, 2018, dari malangkota .bps.go.id:<https://malangkota.bps.go.id/statictable/2017/07/21/598/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan-di-kota-malang-2015-2016-html>
- Satlantas. (2017). *Daftar Kasus Kecelakaan di Kota Malang Tahun 2017*. Malang.
- Skvirsky, V., Taubman-Ben-Ari, Greenbury, T.J., Prato, C.G. (2017). Contributors to young drivers' driving style - A comparison between Israel and Queensland. *Accident Analysis and Prevention*, 47-54.
- Suryamalang.com. (2017). *Suryamalang.com*. Dipetik 2 8, 2018, dari Suryamalang.com: <https://suryamalang.tribunnews.com/2017/11/10/lagi-pengendara-motor-tewas-kecelakaan-di-kota-malang-penyebabnya-sepele>
- Taubman-Ben-Ari, Noy, A. (2011). Does the transition to parenthood influence driving? *Accident Analysis and Prevention*, 1022-1035.
- Taubman-Ben-Ari, Mikulincer, M., Gillath, O. (2004). The multidimensional driving style inventory-scale construct and validation. *Accident Analysis and Prevention*, 323-332.
- Taubman-Ben-Ari, Mikulincer, M., Gillath, O. (2005). From parent to children-similarity in parents and offspring driving styles. *Transportation Research*, 19-29.
- Taubman-ben-Ari., Skvirsky, V. (2016). The multidimensional driving style inventory a decade later: Review of the literature and re-evaluation of the scaale. *Accident Analysis and Prevention*, 179-188.
- Thoifah, I. (2015). *Statistika Pendidikan dan Metode Penelitian Kuantitatif*. Malang: Cita Intrans Selaras.
- Trihendradi, C. (2012). *Step by Step SPSS 20 ANalisis Data STatistik*. Yogyakarta: Penerbit ANDI.

Winarsunu. (2017). *Statistik Dalam Penelitian Psikologi dan Pendidikan*. Malang: UMM Press.

Yilmaz, V., Celik, E. (2006). Risky Driving Attitudes and Self-Reported Traffic Violations Among Turkish Drivers: The Case Of Eskisehir. *Statistics Department*, 127-138.

